DIE BURG

VIERTELJAHRESSCHRIFT DES INSTITUTS FÜR DEUTSCHE OSTARBEIT KRAKAU

HEFT 4 / KRAKAU OKTOBER 1941 / 2. JAHRGANG

BURGVERLAG / KRAKAU G.M.B.H. / VERLAG DES INSTITUTS FÜR DEUTSCHE OSTARBEIT

DIE BURG

THE POLISH INSTITUTE AND
SIKORSKI MUSEUM.
366/I

VIERTELJAHRESSCHRIFT DES INSTITUTS FÜR DEUTSCHE OSTARBEIT KRAKAU

KÖRPERSCHAFT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS

HEFT 4 / KRAKAU OKTOBER 1941 / 2. JAHRGANG

BURGVERLAG KRAKAU G. M. B. H. / VERLAG DES INSTITUTS FÜR DEUTSCHE OSTARBEIT

PLACÓWKA
M. I. i D.
w Lizbonie.

INHALTSVERZEICHNIS

Dr. Hans GRAUL, stellv. Leiter der Sektion Landeskunde am Institut für Deutsche Ostarbeit Krakau:

Zur Verkehrserschlossenheit der Distrikte im Generalgouvernement 5

Dr. Helmut MEINHOLD, Referent an der Sektion Wirtschaft am Institut für Deutsche Ostarbeit:

Das Generalgouvernement als Transitland 24

Dr. Ewald BEHRENS, Referent an der Sektion Kunstgeschichte am Institut für Deutsche Ostarbeit Krakau:

Die Originalwerke auf der Veit Stoss-Ausstellung Krakau Mai 1941 45

Assessor Johann Werner NIEMANN, Leiter der Zweigstelle Lemberg des Instituts für Deutsche Ostarbeit Krakau:

Handwerksrecht und Handwerkssitte in den Bildern des Behaim-Codex 55

Dr. Dr. Hermann WEIDHAAS, Potsdam

Romanische Baukunst in Černihiv und Halisz 59

Assessor Johann Werner NIEMANN, Leiter der Zweigstelle Lemberg des Instituts für Deutsche Ostarbeit Krakau:

Der Handel der Stadt Lemberg im Mittelalter 69

Josef SOMMERFELDT, Referent für Judenforschung an der Sektion für Rassen- und Volkstumsforschung am Institut für Deutsche Ostarbeit Krakau:

Die Wiener Polizeihofstelle und die freimaurerischen Umtriebe in Galizien (1793—1821) 93

BUCHBESPRECHUNGEN

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

INHALTSÜBERSICHT DES 1. U. 2. JAHRGANGS

Hauptschriftleiter und für den Inhalt verantwortlich: Dr. Wilhelm Coblitz, Direktor des Instituts für Deutsche Ostarbeit, Krakau. — Umschlag und Gestaltung: Helmuth Heinsohn. — Anschrift der Schriftleitung: Institut für Deutsche Ostarbeit, Krakau, Annagasse 12. — Fernruf: 15282. — Burgverlag Krakau G.m.b.H., Verlag des Instituts für Deutsche Ostarbeit. — Auslieferung durch den Verlag, Krakau, Annagasse 5. — Druck: Zeitungsverlag Krakau-Warschau G.m.b.H., Krakau, Poststrasse 1. — Zu beziehen durch Verlag, Post und Buchhandel. — Jährlich erscheinen 4 Hefte. Bezugspreis für ein Heft 4.— Zl. (2.— RM), jährlich für 4 Hefte 16.— Zl. (8.— RM.)

CODEX PICTORATUS DES BALTHASAR BEHAIM (FOL. 295): SCHÜTZENGILDE, DER KÖNIGSSCHUSS

ZUR VERKEHRSERSCHLOSSENHEIT DER DISTRIKTE IM GENERALGOUVERNEMENT

VON DR. HANS GRAUL, KRAKAU

Im Folgenden wird ein Beitrag aus der angewandten Geographie, wie sie heute mehr und mehr als Forschungsgrundlage für die Landesplanung gefordert wird, vorgelegt. Bei den Vorarbeiten zur Untersuchung der zentralen Orte im Generalgouvernement hatte die Behandlung der Verkehrserschlossenheit, insbesondere nach der Seite ihrer natürlichen und politisch-geographischen Bedingtheit, Ergebnisse erbracht, welche für den Verwaltungspolitiker wie für den Landes- und den Verkehrsplaner ein Ausgangsmaterial zur Neuordnung des Generalgouvernements darstellen. Es bestanden natürlich manche Bedenken wegen einer derzeitigen Veröffentlichung verkehrsgeographischer Studien aus dem Generalgouvernement. Erstreckt sich doch die Untersuchung auf ein Gebiet, das erst vor kurzer Zeit einen zwar raschen, aber deswegen um nichts spurloseren Krieg durchgemacht hat, und behandelt sie Erscheinungen aus einer Zeit, in welcher nach jenem Feldzug durch die Fortdauer und Ausweitung des Krieges, insbesondere nach Osteuropa, dem energischen Aufbauwillen der deutschen Verwaltung begreifliche Hindernisse erstanden, deren Ursachen bekanntlich weder im Gebiet des Generalgouvernements noch auch im deutschen Mitteleuropa zu suchen sind. Unter diesen Verhältnissen ist jedoch der Umstand, dass schon nach einjähriger Tätigkeit der deutschen Verwaltung im Generalgouvernement eine Untersuchung über den Personenverkehr überhaupt möglich ist, der glänzendste Beweis für die deutsche Tatkraft im Osten. Ein Vergleich mit der Untersuchung des Ukrainer Geographen Wł. Kubijovicz über die Verkehrserschlossenheit Südpolens im Jahre 1922[1]) bringt auch einen historischen Beweis für die junge deutsche Leistung. Hatte doch damals die polnische Bahnverwaltung, obwohl sie das im Weltkrieg von den Mittelmächten gut ausgebaute Schienennetz und einen grossen Wagenpark übernommen hatte, zwei Jahre nach Abschluss der Feindseligkeiten mit Russland bei weitem nicht diesen Grad der Erschliessung ihres Landes erreicht wie wir ihn bereits im Winter 1940/41 durch die Massnahmen der Deutschen Ostbahn besassen.

Die vorliegende Untersuchung behandelt die Verkehrserschlossenheit durch die Ostbahn in den vier Distrikten des Generalgouvernements in dessen altem Umfange nach dem Winterfahrplan 1940/41. Dabei wird auf die Erschlossenheit der Distrikte in Form der Erreichbarkeit ihrer Hauptstadt von allen Distriktsorten und umgekehrt der meiste Wert gelegt, da das Ziel der Untersuchung ist, die verkehrsmässigen Lageverhältnisse zwischen den Distriktssitzen und ihrem Verwaltungsgebiet zu beleuchten. Daher werden die aus den Karten gewonnenen Hinweise weniger auf den Verkehrstechniker und -planer, als vielmehr auf den Landesplaner ausgerichtet, welcher die regionale Gliederung der Verwaltungseinheiten einer immer landschaftsgebundeneren und zweckentsprechenderen Endform zuführt.

Zum Verständnis der Eigenarten des Bahnnetzes im Generalgouvernement wird kurz auf dessen Entwicklung eingegangen, und zwar in der Form, dass die Veränderungen im Hauptverkehrsschema, die einmal durch das unglückliche Ende des Weltkrieges, das andere Mal durch die Zusammenfassung der polnischen Länder zum Generalgouvernement im Herbst 1939 erfolgt sind, aufgezeigt werden. Die Darstellung der Verkehrserschlossenheit auf mehreren Karten mit verschiedenen Methoden macht ein kurzes Eingehen auf die Darstellungsmethoden notwendig. Wenn auch die absoluten Werte, die für die Verkehrserschlossenheit der Distrikte errechnet wurden, bereits heute historisch sind, die relativen Werte, sowohl innerhalb der Distrikts-

[1]) Wł. Kubijovicz, Izochrony południowej Polski (Die Isochronen Südpolens), poln. mit engl. Zusammenfassung. In: Prace Instytutu Geograficznego U. J. Heft 1, Krakau 1923.

bereiche als auch von Distrikt zu Distrikt, behalten für den hier vorgesehenen Zweck weitgehend ihre Gültigkeit. Die im Winter 1940/41 verkehrsfernen Gebiete der Distrikte werden auch bei einer Verbesserung des Fahrplanes auf einen friedensmässigen Stand verkehrsfern bleiben. Die verkehrsmässigen Lagebeziehungen aller Distriktsörtlichkeiten zu ihrer Hauptstadt werden ebenfalls erst durch planmässigen Ausbau des Netzes oder durch Änderungen der Verwaltungsgrenzen verschoben. Dafür Anregungen zu versuchen, ist ebenfalls ein Zweck der Darstellung.

DAS BAHNNETZ

Der polnische Zwischenstaat hatte drei voneinander recht verschieden dichte und verschieden ausgerichtete Verkehrsnetzteile vom Reich, von Russland und von der Doppelmonarchie übernommen. Der grössere Teil der Umbauten zu einem einheitlicheren Netz wurde noch während des Weltkrieges von den Mittelmächten durchgeführt, so die Umnagelung auf Normalspur im russischen Teil und der Bau von Ergänzungslinien vor allem in den russischen Grenzzonen[2]).

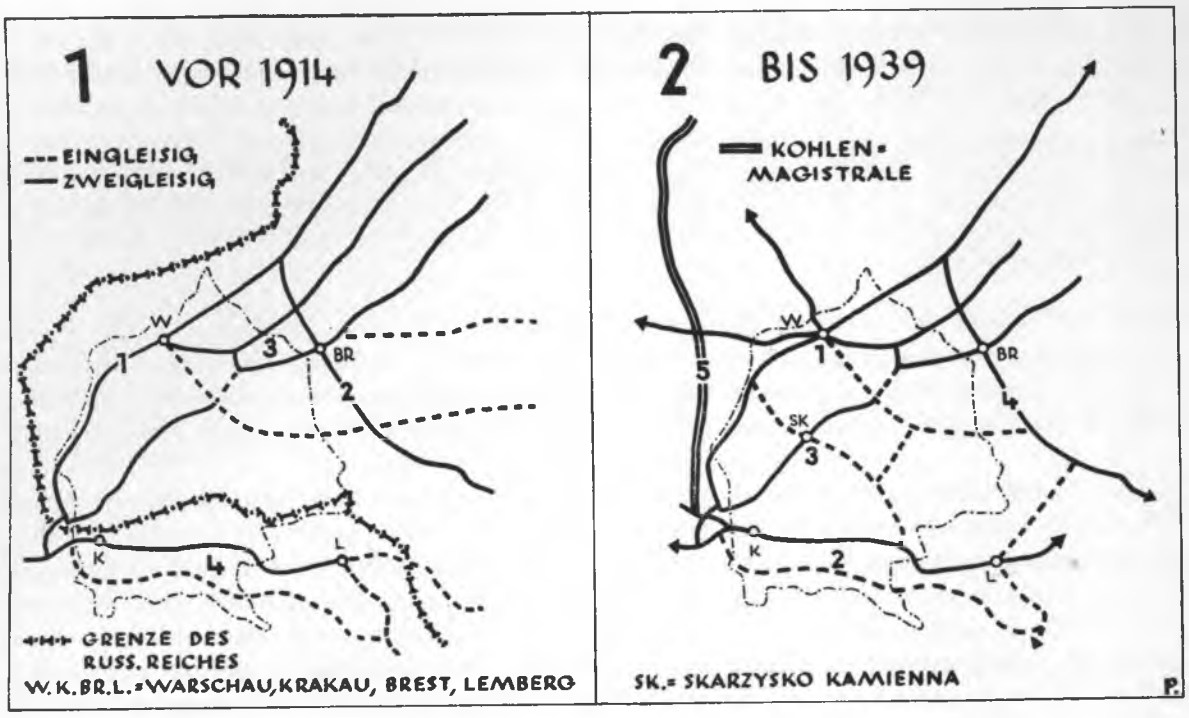
Im Generalgouvernement sind nur Teile des ehemalig russischen und österreichisch-galizischen Netzes zusammengefasst. Die beiden Teile waren auch noch im Jahre 1940 nur durch drei Verbindungen aneinander geschlossen: 1) Lublin—Rozwadów (noch von den Russen im Jahre 1915 gebaut), 2) Sandomir—Tarnobrzeg (ebenfalls aus dem Weltkrieg) und 3) die vor wenigen Jahren hergestellte Verbindung Krakau—Tunel. Für die Verkehrsdichte im Generalgouvernement ist wesentlich, dass auch heute noch die Zonen längs der alten russisch-österreichischen Grenze kaum erschlossen sind. So wird auch die natürliche Weichseltal-Linie nirgends der Länge nach von einer Bahn benutzt. Diese bleibt auf den höheren Platten, welche sie in geraden, den militärischen Zwecken der damaligen Staaten dienlichen Strecken durchquert. Nur im ehemaligen Galizien ist auch eine gewisse Bindung der Verkehrslinien an die wirtschaftlichen Bedürfnisse des Landes (Erschliessung der Erdölgebiete) festzustellen. Im übrigen brachte die starke Reliefierung des Karpatenlandes eine grössere Abhängigkeit der Schienenwege vom Gelände mit sich. Es fehlen hier fast gänzlich jene schnurgeraden Trassen, welche die Russen, aus den weiten Flächen Osteuropas kommend, auch in Kongresspolen angelegt haben.

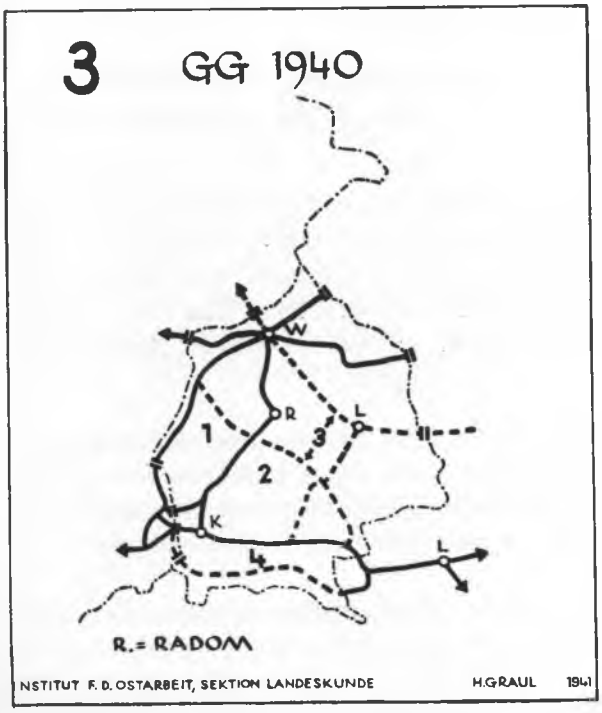
Die verkehrsmässige Bedeutung, welche die alten Grenzen des zaristischen Russlands während der ganzen polnischen Zwischenzeit und auch heute noch für die Verkehrsverhältnisse haben, zeigt jede Eisenbahnkarte dieses Bereichs. Die Abbildung 1 stellt einen Vergleich der Schemata der Hauptlinien I.) vor dem Weltkrieg, II.) vor 1939 und III.) im Generalgouvernement dar. Es zeigen sich folgende Unterschiede, die in erster Linie auf die Veränderungen der staatlichen Grenzen und der staatspolitischen Ziele, denen das Verkehrsnetz unterstellt wurde, zurückgehen.

I.) Das Verkehrsschema vor dem Weltkrieg wird gebildet durch:
1) die Warschau-Wiener Bahn, deren Bau bereits 1839, also einem recht frühen Zeitpunkt des Eisenbahnwesens, begonnen worden war. Noch unter dem selbständigeren Königreich erbaut, erhielt diese Bahn Normalspur und verband das damals russische Polen mit Mitteleuropa. Alle weiteren Linien wurden (mit Ausnahme Warschau—Thorn) in der russischen Breitspur angelegt. Jene Linie ist aus dem späteren russischen Netz der Militärbahnen stets etwas herausgefallen. Die Fortsetzung nach Petersburg liess einige Zeit auf sich warten. So wurde die Strecke bis Dünaburg erst 1862 dem Verkehr übergeben.

---

[2]) Die jüngste deutsche zusammenfassende Eisenbahngeographie des ehemaligen Polen ist die „Eisenbahngeographie Polens" von Rud. Rühling, Diss. Leipzig 1935. Ihr sind die meisten historischen Daten über das Bahnnetz des Generalgouvernements entnommen. Die Arbeit enthält reichen Literaturindex.





Erläuterung:

Abb. 1

1 . . . . . alte Linie Wien—Warschau—Petersburg,
2 . . . . . Queraufmarschlinie jenseits des Bug,
3 . . . . . radiales Aufmarschnetz von Warschau,
4 . . . . . Karpatisches Längsnetz.

Abb. 2

1 . . . . . Hauptknoten Warschau,
2 . . . . . altes karpatisches Längsnetz,
3 . . . . . Verkehrskreuz von Mittelpolen,
4 . . . . . von Zentralpolen abgewandter Ostbogen,
5 . . . . . Kohlenmagistrale.

Abb. 3.

1 . . . . . Kleiner Ring,
2 . . . . . Grosser Ring,
3 . . . . . Diagonallinien NW—SE,
4 . . . . . altes karpatisches Längsnetz.

Karte 1: Die Entwicklung des Bahnnetzschemas im Bereich des Generalgouvernements.

2.) Die halbkreisförmige nach Westen gerichtete Bogenlinie jenseits des Bug, die in den 70-er Jahren gebaut wurde und im russischen Eisenbahnnetz bald eine militärische Bedeutung ersten Ranges erhielt.

3.) Der Keil von Stichlinien, die von Osten her strahlenförmig auf Warschau zulaufen. Besonders ausgebaut war die nördliche Hälfte dieses Keils, die zum Schluss aus drei zweigleisigen Linien bestand. Dieser Netzteil wurde in den 80-er Jahren in Form militärischer Aufmarschstrassen ausgebaut.

4.) Der Süden, das ehemalig Österreichisch-Galizien, besteht in Anlehnung an die Nordabdachung der Karpaten aus der grossen West-Ostlinie Krakau—Lemberg—Czernowitz (1866 vollendet) und der jüngeren Parallellinie, der „Galizischen Transversalbahn" (1883/86). Nach Norden gab es damals im Bereich des Generalgouvernements keine Verbindungen.

II. Das Verkehrsschema des polnischen Zwischenstaates war bis zuletzt unausgeglichen. Innerhalb der 20 Jahre seines Bestehens war der polnische Staat nicht im Stande gewesen, die sehr verschiedenen Verkehrsnetzteile zu verbinden und sie einander anzugleichen. Die Verbindungen zwischen kongresspolnischem und galizischem Gebiet waren zum grösseren Teil noch während des Weltkrieges gebaut worden, so z. B. die beiden Verbindungen im Gebiet von Sandomir—Rozwadów und verschiedene Verbindungen nördlich von Lemberg. Die direkte Verbindung Krakau—Warschau aber war erst 1938 hergestellt. Das Schema kann der Bedeutung nach folgendermassen gegliedert werden:

1.) Der Verkehrsstern von Warschau: Er wurde erst in polnischer Zeit durch die direkte Verbindung mit Thorn und Posen vervollständigt. Selbst nach diesem Ausbau waren die von Nordwesten nach Südosten gerichteten Verkehrslinien wesentlich schwächer entwickelt und benützt als die entgegengesetzt verlaufenden Linien. Die Verkehrsspannung der Neuzeit war in diesem Raume gerade entgegengesetzt gerichtet wie in der grossen spät-mittelalterlichen Handelszeit.

2.) Die südpolnischen Parallelstränge wurden spät und unzureichend an das Netz Gesamtpolens angebunden. Es konnten hier keine wesentlich neuen Verkehrsspannungen erzielt werden.

3.) Das zentralpolnische Diagonalkreuz mit dem Mittelpunkt Skarżysko-Kamienna war durch die Verbindung bei Sandomir noch im Weltkriege vervollständigt worden. Es stellte mit den wenigen Nebenlinien und Verbindungen eine äusserst schwache Erschliessung des immerhin rohstoffreicheren Mittelpolen dar. Es bleibt unverständlich, dass die direkten Verbindungen Warschau—Radom, Kielce—Krakau erst so spät, zwischen Radom und Lublin, Kielce und Tarnow überhaupt nicht hergestellt wurden.

4.) Das ostpolnische Netz konnte in der Form, wie es von den Russen übernommen worden war, gar nicht voll ausgewertet werden. Ergänzungen fanden daher in keiner Form statt. Ungünstig war, dass die kreisförmigen Linien nach Osten offen waren, sich also nicht konzentrisch um Warschau legten, sondern das Warschauer Netz tangential berührten.

5.) Als Produkt der polnischen Kurzsichtigkeit gegenüber einer mitteleuropäischen Verkehrspolitik ist die Kohlenmagistrale von Oberschlesien zur Ostee aufzufassen. Dieser Schienenweg gleicht einem künstlichen Abflussgraben, der die natürlichen Verkehrsspannungen, die hier wie im gesamten nördlichen und mittleren Mitteleuropa vor allem West-Ost gerichtet sind, aufhalten und umlenken sollte.

III. Wie das Kärtchen 3 der 1. Abbildung zeigt, kann man von einem „Verkehrsschema des Generalgouvernements" gar nicht sprechen, sondern nur von einem solchen der deutschen Ostgebiete einschliesslich dem Generalgouvernement. Die Grenze gegenüber dem Reich kann eben nicht als eine staatspolitische aufgefasst werden, sondern allein als eine volkspolitische, allerdings als eine der wichtigsten volkspolitischen Grenzen des heutigen Reichs. Wirtschafts- und Zollpolitik des Nebenlandes können von diesem Standpunkte aus nur in einen mittelbaren Zusammenhang mit der Verkehrspolitik gebracht werden. Diese kann nur nach grossräumigen Gesichtspunkten ausgerichtet werden. Wenn man aber das Bahnnetz auf die Verkehrsbedürfnisse innerhalb des Generalgouvernements hin betrachtet, dann gliedert sich das Netz folgendermassen:

1.) Der kleine Ring zwischen Krakau—Ostoberschlesien und Warschau, welcher die meistindustrialisierten Gebiete des Generalgouvernements verbindet.

2.) Der grosse Ring Krakau—Dębica—Lublin—Warschau—Oberschlesien, welcher, nicht ganz konzentrisch gelegen, das Gebiet des alten Generalgouvernements im grossen und ganzen erschliesst.

3.) Die beiden Diagonallinien von Nordwest nach Südost, die ohne Zweifel nach dem Kriege neuen Verkehrsaufgaben dienen werden.

4.) Im Süden ist ohne wesentliche Veränderungen der ehemals galizische Verkehrsnetzteil übernommen worden.

Wie weit die vorhandenen Linien nach dem Kriege am europäischen Durchgangsnetz beteiligt sein werden, steht hier nicht zur Behandlung. Die Reihe der drei Schemata berücksichtigt nur die Bedeutung der Bahnnetzteile innerhalb bestimmter staatlicher Gebiete verschiedener Zeit.

DIE METHODEN EINER DARSTELLUNG DER VERKEHRSERSCHLOSSENHEIT

Um die Erschlossenheit eines Gebietes durch sein Bahnwesen zu veranschaulichen, werden seit längerem eine Reihe von Methoden angewandt. Dabei hatten sich die früheren Untersuchungen meist die Aufgabe gestellt, entweder die zunehmende Verdichtung des Netzes und die immer rascher werdende Raumüberwindung darzustellen, oder auf die geographischen Grundlagen für den Wandel der Wirtschaftlichkeit bestimmter Verkehrslinien oder -mittel hinzuweisen. In dem einen Fall lieferten die Untersuchungen einen Beitrag zur Geschichte der Verkehrstechnik, im anderen aber konnten verkehrsgeographische Ergebnisse erzielt werden. Die Methoden waren im grossen schon vor dem Weltkriege gut ausgebaut.

Eine Verkehrsnetzkarte mit Eintragung der ein- und zweigleisigen, normal- und schmalspurigen, Durchgangs- und Lokalstrecken, mit den verschiedenartigen Bahnhöfen (D- und Personenzugsstationen, Haltestellen usw.) bietet bereits ein gewisses Bild von der Erschlossenheit eines Landes.

Deutlicher wird die Verkehrserschliessung in einer Karte der Bahndichte, in der alle regelmässig verkehrenden Zugpaare eingetragen sind. Wird damit die Darstellung von Zonen gleicher Bahn- oder besser noch Stationsferne verbunden, dann erhält man bereits eine Karte der Verkehrserschlossenheit, die allerdings noch nichts über deren graduellen Wert aussagt. Die Darstellung erfreut sich gerade in den jüngsten verkehrsgeographischen Arbeiten einer gewissen Beliebtheit.

In ihnen wird aber leider die Verkehrsdichte (Zugpaare) und die Verkehrsferne immer in getrennten Karten gezeigt[3]).

Vor dem Weltkrieg fand die Darstellung in Isochronen (Linien gleicher Fahrt- oder Reisedauer) eine weit häufigere Anwendung als in den letzten Jahren. Von der ersten Isochronenkarte der Welt von Fr. Galton[4]) bis zu Riedel's „Neue Studien über eine Isochronenkarte"[5]) hat diese Methode eine weitgehende Verfeinerung erfahren. Bei Berücksichtigung der jeweils schnellsten, jedermann zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel wird die Erreichbarkeit aller Punkte von einem gewählten Mittelpunkt einwandfrei wiedergegeben. Man kann ebenso umgekehrt die Erreichbarkeit eines Punktes von allen übrigen darstellen und kann nur die Bahn oder alle Verkehrsmittel zur Berechnung verwenden. Die Methode erfüllt, wie Hassert sagte, die Forderung, „nicht die räumlichen Abstände, sondern die zur Raumbewältigung notwendige Zeit zu ermitteln"[6]).

Der Riedel'sche Vorschlag, die mittleren Zeiten der Fahrt wie die Aufenthaltsdauer auf den Haltestellen zu benützen, wurde auch von Hassinger für die Darstellung der Verkehrs- und damit der Grosstadtnähe des Aussenringes einer Grosstadt verwendet[7]). Die Methode besitzt in diesem speziellen Fall eine praktische Anwendbarkeit bis heute; für Untersuchungen über grössere Gebiete aber wurde sie seinerzeit mit Recht von Heiderich[8]) und Hassert abgelehnt, da auf Fahrten über Land nicht eine theoretische „mittlere Reisedauer", sondern allein die praktische schnellste Fahrtverbindung von Interesse ist. Zur Darstellung sollen daher die jeweils schnellsten Verbindungen des regelmässigen und öffentlichen Verkehrs einer bestimmten Fahrplanperiode kommen.

Aus dem Wesen der Methode wird bereits verständlich, warum sie in jüngerer Zeit weniger zur Anwendung kommt. Schon Schjerning[9]) wies darauf hin, dass die Isochronen in der Zeit des allgemeinen Strassen-Postverkehrs, der zum Schluss über ein dicht ausgebautes Netz verfügte, verhältnismässig konzentrisch verliefen und erst durch die Erfindung eines bedeutend schnelleren Verkehrsmittels (Eisenbahn) mit vorerst beschränktem Netz jene charakteristischen Spitzen längs der Schienenwege und tiefen Einbuchtungen in den bahnfernen Gebieten erhielten. Die systematische Untersuchung von J. E. Rosberg[10]), welche Isochronenkarten Finnlands für verschiedene Zeitpunkte zwischen 1808 und 1927 enthält, kommt zu dem Ergebnis, dass mit der weiteren Verkehrserschliessung durch verstärkten Ausbau des lokalen Autobusnetzes die

---

[3]) Genannt seien hier nur einige Arbeiten: W. Schultze, Die Eisenbahnen in Sachsen, Mitt. d. Vereins d. Geographen an der Universität Leipzig, X/XI. 1932 mit einer Karte der bahnfernen Gebiete, die über 4 km von einer Bahnstation abliegen.
H. Gritschker, Verkehrsgeographie der Ober-Lausitz, Beih. d. Sächs-Thür. Ver. f. Erdkunde zu Halle/Saale, Nr. 3, 1934.
W. Krasselt, Verkehrsgeographie des Vogtlandes, wie oben Nr. 9, 1938.
Es ist schade, dass gerade in den beiden letzteren Arbeiten keine neuen Methoden zur Darstellung der Verkehrserschlossenheit versucht worden sind.

[4]) F. Galton, On the construction of Isochronic Passage Charts. Proc. R. Geogr. Soc. London 1881.

[5]) J. Riedel, Neue Studien über Isochronenkarten, Pet. Geogr. Mitt. 57. Bd., 1911.

[6]) K. Hassert, Allgemeine Verkehrsgeographie, 1. Auflage Berlin und Leipzig 1913, 4. Aufl. 1931.

[7]) H. Hassinger, Beiträge zur Siedlungs- und Verkehrsgeographie von Wien, Mitt. der k. k. Geogr. Ges. in Wien 53. Bd. Wien 1910. S. 5—88.

[8]) F. Heiderich, Verkehrsgeographische Studien zu einer Isochronenkarte der österreichisch-ungarischen Monarchie, Wien 1912.

[9]) W. Schjerning, Studien über Isochronenkarten, Zt. d. Ges. für Erdkunde, Berlin 1903, mit 7 Karten der Provinz Brandenburg.

[10]) J. E. Rosberg, Resetiden i Finland under olika Skeden. (Die Reisedauer in Finnland zu verschiedenen Zeiten), Fennia, hgg. von der Societas Geographica Fenniae Bd. 1, Helsinki 1929, mit deutschem Referat.

Isochronen eine ähnliche fast konzentrische Linienführung erhalten wie sie vor der Einführung der Eisenbahn bestanden hat. Damit aber ist der Anreiz zur Zeichnung von Isochronenkarten in der Zeit der intensiven Verdichtung des Strassenverkehrs, wenigstens für die Kulturländer, weitgehend verloren gegangen. Denn bekanntlich reizt in erster Linie die Verschiedenheit der Erscheinungen zum Fragen und Forschen.

Die vorliegende Untersuchung beschäftigt sich nun nicht mit der Verkehrserschlossenheit im allgemeinen, sondern speziell mit derjenigen, welche durch das gegebene Bahnnetz und dem — allerdings noch unter ausserordentlichen Umständen aufgestellten — Fahrplan vom Winter 1940/41 der Ostbahn bestand. Dabei ist, wie eingangs erwähnt wurde, weder eine „graphische Kritik des Fahrplanes" (Hassert), noch eine Verkehrsplanung das Ziel der Untersuchung, sondern allein der Wunsch, ein Material der angewandten Geographie in ihrer Bedeutung für die Analyse der politischen Gliederung eines Teiles der deutschen Ostgebiete vorzulegen.

Wie sich zeigen wird, kann die Verkehrserschlossenheit im Generalgouvernement mit den bewährten alten Methoden, deren weiterer Ausbau für unseren Fall versucht wurde, dargestellt werden. In den beiliegenden Karten kommen folgende Methoden zur Anwendung:

In der Karte 2 sind die Anzahl der Zugpaare des Personenverkehrs 1940/41 und die bahnfernen Gebiete eingetragen, die über 15 km vom im Gebrauch stehenden Schienennetz entfernt sind. Eine räumliche Verkehrsferne von 15 km ist für mitteleuropäische Begriffe sehr gross, Flächen dieser Verkehrsferne bleiben in Deutschland sehr klein. Die Karte bietet bereits einen gewissen Überblick über die Erschlossenheit des Generalgouvernements durch sein Bahnwesen.

Die Karte 3 enthält das Gefüge des Bahnnetzes, die bahnfernen Gebiete (10 km Abstand) und die Bevölkerungsverteilung im Distrikt Krakau (alter Umfang). Es ist damit eine Kombination versucht, die bisher m. W. noch nicht dargestellt worden ist. Die Erschlossenheit eines Landes kann nämlich — ohne Berücksichtigung der menschlichen Willens- und Gefühlsfaktoren — als das Verhältnis zwischen Fläche (auch Nutzungsfläche) und ihrer Wohnbevölkerung einerseits und der Zahl und des Fassungsvermögens der regelmässigen und der Allgemeinheit zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel andererseits formuliert werden. Es bleibt aber dabei nicht nur der Grad des Verkehrsbedürfnisses, sondern auch der Umstand, wie weit die aufgestellten Züge zeitlich dem Bedürfnis entsprechen, unberücksichtigt. Es leuchtet jedoch ein, dass derlei Faktoren nur schwer einer Kartierung unterzogen werden können, sodass diese immer nur ein unvollständiges Bild von der tatsächlichen „Erschlossenheit" bieten wird.

Einen Vergleich der vier Distrikte in ihrer Verkehrserschlossenheit bietet erst Karte 4, welche Isochronen der Distrikte mit einstündigem Abstand, von den Distriktshauptstädten ausgehend, enthält. Besser als Karte 2 zeigt sie nicht die absolut bahnfernen Gebiete, sondern die tatsächliche, nämlich „ökonomische Entfernung" (Hassert) aller Punkte der Distrikte von ihrer Hauptstadt. Dabei wurde die Methode im Sinne von Schjerning u. a. so spezialisiert angewandt, als es der kleine Masstab ohne Verlust der nötigen Übersichtlichkeit zuliess. Ausserhalb der Bahn wurde, soweit ein Strassennetz vorhanden ist, das landesübliche Pferdefuhrwerk als Verkehrsmittel angenommen, das auf guter Strasse etwa 6—8 km, auf schlechter aber nur 4—5 km pro Stunde zurücklegt. Ausserhalb befahrbarer Strassen wurde die Marschleistung des Fussgängers angenommen. Da das Gewicht der Untersuchung auf dem Bahnverkehr liegt, wurde in der Karte die Erschliessung durch den Autobusverkehr unberücksichtigt gelassen, obwohl sie den verschiedenen Grad der Verkehrserschlossenheit innerhalb der Distrikte sicher noch stärker hervorheben würde. Aber gerade der öffentliche Autobusverkehr zeigt während des jetzigen Krieges

aus begreiflichen Gründen ein besonders starkes Abweichen von normalen Verhältnissen, sodass er vorerst besser ausserhalb der Untersuchung bleibt.

Die Abstufung der Dunkelheitswerte in der Schraffur wurde in Anlehnung der Ergebnisse aus Karte 5 durchgeführt. In diesem Sinne kommt das Gebiet das die 2-Stunden-Isochrone umschliesst, dem nächsten Bahn- Einzugsbereich der Distriktshauptstädte gleich, das Gebiet innerhalb der 5-Stunden-Isochrone kann als nahes Einzugsgebiet, das zwischen 5 und 8 Stunden als mittleres, und das ausserhalb der 8-Stundenlinie als abgelegenes Gebiet bezeichnet werden, wobei die 14-Stunden-Isochrone noch eine weitere Abstufung angibt. Die Reihe der Isochronen-Zusammenfassung in die Gruppen — 2 — 5 — 8 — 14 — berücksichtigt die praktische Stufung der auf die Hauptstädte bezogenen Erschlossenheit der Distrikte, ist also frei vom Dezimalschema. Dass die Darstellung mit Isochronen durchaus nicht abstrakt ist, worauf ja vielfach hingewiesen worden ist, beweist die Möglichkeit, sie mit der Karte 5 unmittelbar vergleichen zu können.

Während die Karte 4 nur die schnellste und — sei es eine auf einen einzigen Zug beruhende — Erreichbarkeit aller Örtlichkeiten des Distriktes von seiner Hauptstadt aus zeigt, wurde in Karte 5 versucht,
1.) die zeitliche Entfernung der Bahnstationen von ihrer Distriktshauptstadt unter Annahme bestimmter praktischer Bedürfnisse und
2.) die Häufigkeit dieser besten Verbindungen darzustellen. Unter 1) wird jene Zeit zusammengefasst, welche die Hin- und Rückfahrt zur Hauptstadt und einen Aufenthalt von mindestens 3 Stunden während der amtlichen Dienststunden in der Stadt enthält. Da mit den Amtsstunden auch die Geschäfts- und (vormittags) die Marktstunden etwa gleichlaufen, werden durch diese Methode eine ganze Reihe ziviler Forderungen an das Bahnnetz berücksichtigt. Die Frage des Anschlusses auf einem Umsteigbahnhof, der unter Umständen ein ganzes Nebennetz lahm legen und damit meist landwirtschaftliche Ertragsgebiete in grössere Bahnferne bringen kann, wird in Karte 5 wesentlich stärker betont als in der Karte 4. Auch die Verkehrsdichte, welche in Karte 2 in allgemeiner Weise dargestellt wird, ist dort unter eine angewandtere Betrachtungsweise gestellt.

Die Abstufung in halbe und ganze Tage und Nächte entspricht dem gewöhnlichen Gebrauch. Jene Orte, welche in dieser speziellen Art einer „zeitlichen Entfernung“ nur einen halben Tag von der Distriktshauptstadt abgelegen sind, gehören noch zum nächsten Einzugsbereich der Stadt (mit Markt, Kulturbefriedigung der Landbevölkerung in der Stadt u. a.). Es deckt sich dieser Bereich etwa mit der 2-Stunden-Isochrone in Karte 4. Die Orte, welche einen (12 Stunden-)Tag abliegen, gehören noch zum nahen, die, welche bis 1 Tag und 1 Nacht abliegen, zum mittleren, die weiteren zum abgelegenen Bereich der Distriktsstadt. Wie ein Vergleich mit Karte 4 zeigt, decken sich auch diese weiteren Zonen verhältnismässig gut mit bestimmten Isochronen, nämlich der 5- und 8-Stunden-Isochrone, weshalb diese Linien auch bei der Abstufung der Schattierung in Karte 4 verwendet wurden.

Im Bereich der Nebenlinien mit ausgesprochen ungünstigen Anschlüssen nach der Distriktshauptstadt wird das Fuhrwerk der Strasse noch weitgehend über die Bahn als allgemeines Verkehrsmittel herrschen. Je grösser aber diese Bereiche in einem Distrikt sind, von einer umso schlechteren Erschlossenheit durch die Bahn kann man bei ihnen sprechen. Die Gebiete mit besonders schlechter Bahnverbindung zur Hauptstadt sind besonders gekennzeichnet.

(Die Karten werden im einzelnen noch bei der Beschreibung der Verkehrserschlossenheit der Distrikte auf Inhalt und Verwendbarkeit untersucht).

DIE VERKEHRSERSCHLOSSENHEIT DER DISTRIKTE

Die Lage der Distriktshauptstädte

Ein erster Blick auf eine Karte des Generalgouvernements genügt, um auf die Verschiedenheit der Lage der vier Distrikts-Hauptstädte innerhalb ihrer Gebiete aufmerksam zu werden. Warschau und Lublin ähneln einander noch am stärksten in ihrer Gebietslage, während Krakau und Radom ganz besondere Verhältnisse zeigen.

Lublin liegt in seinem Distriktsgebiet recht zentral. Die grössten räumlichen Entfernungen bestehen zum Kreis Biała Podlaska im Norden und Hrubieszów im Südosten. Im Süden eingenommen von der verkehrsgünstigen Kreideplatte, die sich allmählich zur Schwelle des Roztocze erhebt, im Norden von den westlichen Ausläufern der nassen mittleren Bug—Niederung mit ihren trockeneren Platten an den Rändern, besitzt der Distrikt kaum wirklich verkehrsungünstige Gebiete. Als ein solches kann neben den zentralen Stellen der nassen Bug-Niederung in erster Linie der steilere Abfall des Roztocze zum San-Tal und dieses selbst mit seinen noch heute ausgedehnten nassen Niederungswäldern, dem alten Grenzwald zwischen Galizien und Russland, gelten.

Da Warschau nur in der Breitenausdehnung des Distriktes ausmittig liegt, — und zwar so, dass selbst das ehemalige Nahverkehrsnetz von der Grenze geteilt wird — ist die Lage der Stadt innerhalb ihres Verwaltungsgebietes nicht ungünstig zu nennen. Auch die natürlichen Verhältnisse bieten keinerlei auffallendere Verkehrsschranken im Distrikt, sodass von vornherein eine gute Verkehrserschlossenheit zu erwarten bleibt.

Anders muss sich hingegen die exzentrische Lage Krakaus auswirken. Die Stadt liegt nur 25 km von der westlichen, aber über 200 km von der östlichen Distriktsgrenze (Dt. Przemysl) entfernt. Die Entfernung zum San-Zipfel ist aber noch wesentlich grösser und hatte in den anderen Distrikten keine Parallele. Dazu kommt der gebirgige Charakter des südlichen Distriktsteiles. Der Karpatenzug, der zwischen Neumarkt und Baligród durchschnittliche Gipfelhöhen von 800—1300 m besitzt, ist nur in der Quereinwalmung von Dukla verkehrsaufgeschlossen, während er sonst dem Verkehr zwar keine unüberwindlichen, so doch ähnliche Erschwerungen auferlegt wie etwa die stärker reliefierten Mittelgebirge Deutschlands. Im Nordosten hat der Distrikt Krakau Anteil an den schon im Distrikt Lublin genannten Niederungswäldern des San-Mündungsgebietes, die hohen Grundwasserspiegel besitzen. Da diese Gebiete etwa so dünn wie die Gebirgszonen besiedelt sind, fällt hier die Verkehrserschwernis nicht so sehr ins Gewicht.

Als Mittelpunkt der nordöstlichen Teillandschaft des Distriktes, der Radomer Platte, liegt Radom ebenfalls exzentrisch. Die Lage wird gegenüber den südlichen Kreisen des Distriktes noch betont durch die Höhenverteilung des Landes. Das von Südosten nach Nordwesten streichende, waldreiche Kielcer Bergland trennt die Radomer Platte, zu der es verhältnismässig steil abfällt, von den Gebieten der oberen Pilica, dem Kielcer Land und vor allem der fruchtbaren Nida-Mulde, die nach Südosten zur oberen Weichsel gerichtet ist. Jene Gebirgsscheide war immerhin so ausschlaggebend, dass es auf beiden Abdachungsseiten in geringem Abstand zur Bildung zweier etwa gleichwertiger Zentren kam: Radom und Kielce. Der Westen des Distriktes hat noch Anteil an der Petrikauer Schwelle, einer Wasserscheidenplatte zwischen Warthe und Pilica, die in Nordost-Südwest-Richtung die natürliche Verbindung zwischen Oberschlesien und dem oberen Warthegebiet einerseits und dem Warschauer Becken andererseits, bildet. Von hier konnte nicht einmal das Bahnnetz eine Verbindung nach Radom herstellen. Ohne Zweifel bestehen bei Radom die zur Zeit noch sich am ungünstigsten auswirkenden Lageverhältnisse zwischen dem Distriktsgebiet und seiner Hauptstadt, da die verhältnismässig vielseitigeren

Rohstoffgebiete und die Industrie höhere Ansprüche an die Erschliessung stellen als in anderen Gebieten.

Die Verkehrserschlossenheit der Distrikte nach den verschiedenen Darstellungsmethoden

Da es unmöglich ist, die Beziehung zwischen dem Bahnnetz und dem auf ihm organisierten Verkehr einerseits und dem Verkehrsbedürfnis andererseits — welches Verhältnis uns ja den Grad der Erschlossenheit eines Landes bezeichnet — auf einer einzigen Karte darzustellen, musste in einer Reihe von Karten versucht werden, die Verhältnisse im Generalgouvernement zu verdeutlichen.

Die Karte 2 bestätigt im grossen das anfangs beschriebene Schema für den Personenverkehr des Generalgouvernements. Deutlich tritt sowohl der kleine wie der grosse Schienenring, wie die Diagonallinie und das West-Ost gestreckte Netz im Süden durch eine gesteigerte Personenverkehrsbelastung hervor. Man erkennt ohne Schwierigkeit auch, dass Warschau heute noch ein beachtliches Eisenbahnzentrum bildet, wie es in ähnlicher Form im Generalgouvernement nicht mehr angetroffen wird, dass Lublin, aber auch Krakau, ein asymmetrisch entwickeltes Bahnkreuz besitzen, Radom jedoch eine recht ungünstige Lage im gesamten Verkehrsnetz einnimmt.

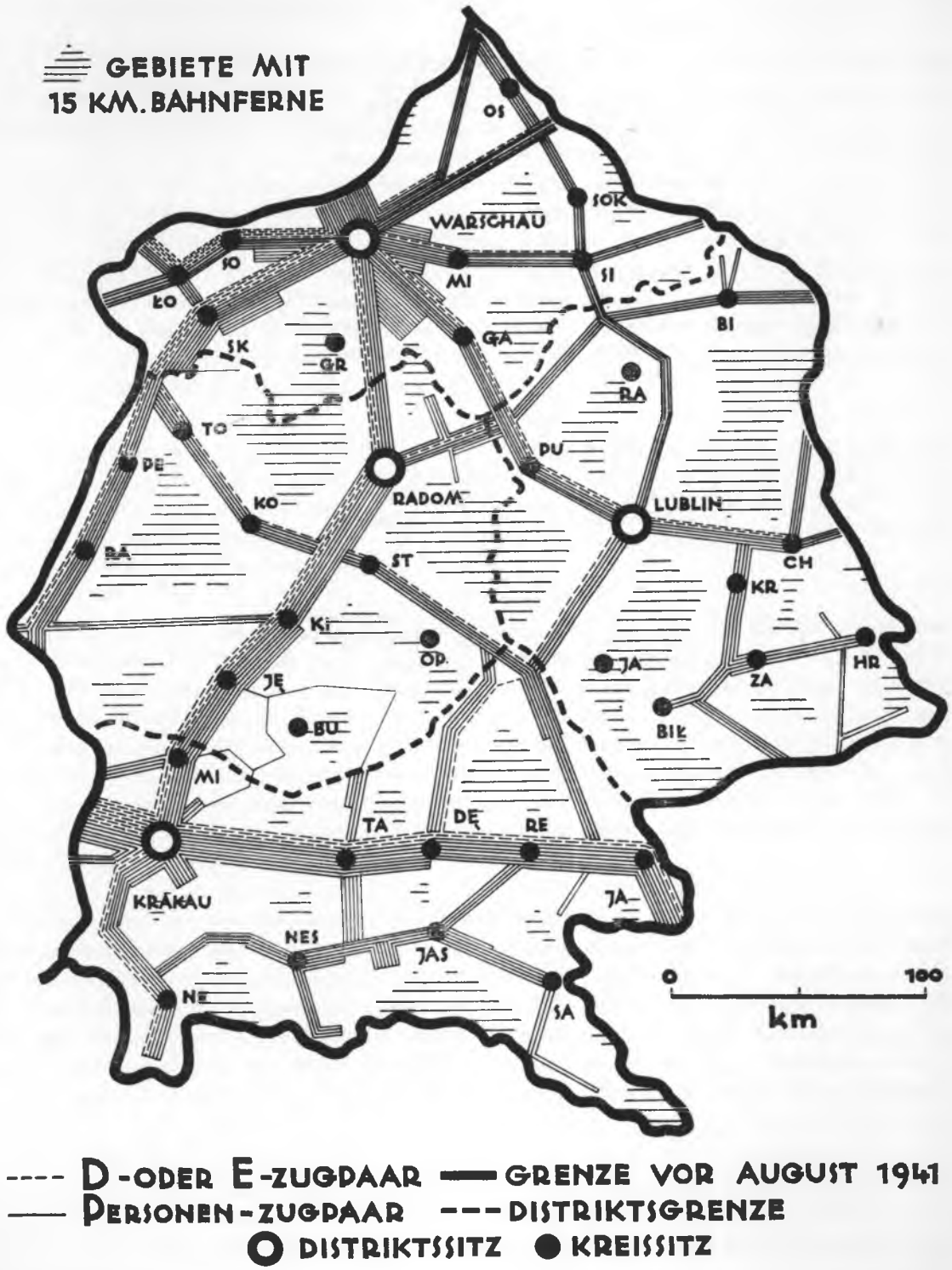
Von den Kreishauptstädten liegen 5 nicht unmittelbar an der Bahn, davon je 2 in den Distrikten Radom und Lublin und eine im Distrikt Warschau. Damit, dass schon vor bald 60 Jahren die verhältnismässig gute Verkehrserschlossenheit der galizischen Städte bestand, erweist sich ihre grössere Verkehrsgebundenheit und ihre Zugehörigkeit zu einem seit langem planmässig verwalteten Gebiet.

Die Flächen zwischen den Schienenwegen sind in den beiden mittleren Distrikten weitaus grösser als in Warschau und Krakau. Eine Bahnferne von 15 km ist für unsere Begriffe sehr hoch. Auffallend ist auch die geringe Verkehrsbedeutung der Kleinbahnen um Busko. Diese wurden nur von einem Zugpaar mit Personenbeförderung benützt. Auch wird auf der Karte die Bedeutung der Grenze, insbesondere der Westgrenze des Generalgouvernements, für dessen Verkehrsnetz klar zum Ausdruck gebracht.

Die Karten 4 und 5 sind auf die Distrikte bezogen; ihr Inhalt liefert daher einen Beitrag zur Verkehrserschlossenheit der Distrikte selbst, die gut miteinander verglichen werden können. In Karte 4 sind die schnellsten Bahnverbindungen von der Hauptstadt des Distriktes zur Grundlage genommen, wodurch es bei den Schnellzugstationen meist zu Inseln eines geringeren Zeitabstandes als bei näher gelegenen Nebenstationen kommt. Die von den Distriktssitzen am schlechtesten mit der Bahn erreichbaren Gebiete decken sich nur teilweise mit den bahnfernen Gebieten in den Karten 2 und 3. Denn hier handelt es sich um eine absolute räumliche, dort aber um eine relative, auf einen bestimmten Punkt bezogene, zeitliche Entfernung. Die Flächen innerhalb hoher Isochronen nehmen, abgesehen vom San-Zpifel, im Distrikt Radom die grössten Flächen ein. Die Weiterführung der angewandten Methode in Karte 5 lässt die Verkehrserschlossenheit der Distrikte vom Standpunkt ihrer Verwaltungsmittelpunkte noch deutlicher hervortreten. Für die einzelnen Distrikte können aus den vorliegenden Karten folgende Verhältnisse herausgelesen werden:

Der Distrikt Warschau

Den Karten kann leicht entnommen werden, dass Warschau der best erschlossene Distrikt ist. Er besitzt die grösste Bahnliniendichte, dadurch nur kleine bahnferne Flächen oder auch Flächen



Karte 2. Die Dichte des Personenverkehrs im Generalgouvernement 1940/41.

Zu Karte 2:

Die Kreishauptstädte im Distrikt Warschau

Ga — Garwolin
Gr — Grojec
Ło — Łowicz
Mi — Mińsk
Os — Ostrów
Si — Siedlce
Sk — Skierniewice
So — Sochaczew
Sok — Sokołów

Distrikt Radom

Bu — Busko
Je — Jędrzejów
Ki — Kielce
Ko — Konskie
Op — Opatów
Pe — Petrikau
Ra — Radomsko
St — Starachowice
To — Tomaszów

Distrikt Lublin

Bi — Biała Podlaska
Bił — Biłgoraj
Ch — Chełm
Hr — Hrubieszów
Ja — Janów
Kr — Krasnystaw
Pu — Puławy
Ra — Radzyn
Za — Zamość

Distrikt Krakau

De — Dębica
Ja — Jaroslau
Jas — Jaslo
Mi — Miechów
Ne — Neumarkt
NeS — Neu Sandez
Re — Reichshof
Sa — Sanok
Ta — Tarnow

innerhalb hoher Isochronen. Der Grund dafür ist, dass ein grosser Teil des Distriktes zum Nahverkehrsgebiet der Millionenstadt Warschau und der Westen noch zum Litzmannstädter Industriegebiet gehört. Das Gebiet östlich der Weichsel aber war ein Teil der grossen Aufmarschzone Russlands vor dem Weltkriege, sodass es ebenfalls ein schon früh und gut ausgebautes, auf Warschau orientiertes Schienennetz erhalten hatte.

Im einzelnen ist aus den Karten Folgendes zu erkennen: Karte 2: Der Nahverkehr Warschaus zeigte bereits ein Jahr nach dem Kampf um die Stadt eine starke Frequenz. Ausserhalb der Nahverkehrszone besassen nur die Verkehrsstränge des westlichen Industriebezirkes (Skierniewice) eine höhere Zugbelastung als die anderen Hauptstränge des Ostbahnnetzes. Jenseits der 50 km-Zone um Warschau bestanden keine übermässigen Verkehrsbedürfnisse zwischen Land und Grosstadt. Warschau erscheint damit als eine recht isolierte Menschenballung riesigen Ausmasses innerhalb eines rein landwirtschaftlichen Gebietes. Beim Warschauer Netz ist auffallend, dass im Norden und im Süden die Gabelungspunkte, welche den Verkehrsstern auseinanderstrahlen lassen, fehlen. Dies wie die Unvollständigkeit der Ringverbindung im Abstand von etwa 80 km weist darauf hin, dass der Ausbau des Verkehrsmittelpunktes Warschau in der polnischen Zeit noch lange nicht abgeschlossen war (es wird an die erst wenige Jahre bestehende Ergänzung Radom—Warschau erinnert).

Karte 3: Immerhin war das Netz um Warschau so weit gediehen, dass auch heute ein grosser Teil des Distriktes von Zonen niedriger Isochronen eingenommen wird. So liegen alle Kreisstädte innerhalb der 5-Stunden-Isochrone, was in den anderen Distrikten nicht erreicht wird. Ausserhalb der 14-Stundenlinie, welche die Grenze der entlegenen Gebiete darstellt, sind nur unbedeutende Ecken im Südosten gelegen.

Ein Vergleich mit der Isochronenkarte des nördlichen Mittelpolens von M. Rosicki[11]), die ebenfalls Warschau als Ausgangspunkt hat, aber den totalen Verkehr erfasst, zeigt die leicht verständliche Verlangsamung des Bahnverkehrs, die einmal durch die kriegerischen Ereignisse des Herbstes 1939, welche im Raum um Warschau bekanntlich die stärksten Auswirkungen hatten, zum anderen Male durch die Einschränkung des Personenverkehrs während der Dauer des Krieges bedingt ist. Dass aber der Personenverkehr bereits ein Jahr, nachdem der Warschauer Raum von der polnischen Heeresleitung sinnlos den schwersten Kampfhandlungen überlassen worden war, in dieser geregelten und totalen Form durchgeführt werden konnte, ist ein hervorragendes Zeugnis für die deutsche Aufbauarbeit im Osten.

Karte 4: Auf allen Strecken, ausser auf der Linie ostwärts Siedlce, ist wenigstens eine Verbindung nach Warschau vorhanden, die unter den angenommenen Bedingungen eine Hin- und Rückfahrt ohne Übernachtung oder Nachtfahrt ermöglicht. Ausgesprochen schlechte Anschlüsse, welche in der Karte durch Überspringen einer Signatur der Fahrtdauerskala bemerkbar werden, sind nicht vorhanden. Dies ist gegenüber dem Distrikt Krakau, der wohl absolut ein ähnlich dichtes Netz besitzt, der Beleg für die relativ bessere Erschlossenheit des Distriktes Warschau, was auf die ungünstigere Lage der Stadt Krakau und die starke Reliefierung seines Gebietes zurückgeht.

Der Distrikt Radom

Radom ist ohne Zweifel jene Distriktshauptstadt des Generalgouvernements, welche von ihren Kreisstädten auf dem Bahnwege am schlechtesten zu erreichen ist. Die wichtigste Bahnkreuzung von Skarżysko Kamienna liegt über 35 km südwärts Radom. Es kreuzen sich hier zwei Diagonal-

---

[11]) M. Rosicki, Isochrony Warszawy, Wiadom. Służby Geogr. 1924, Warschau.

linien: 1) Oberschlesien—Dęblin—Nordrussland, 2) Litzmannstadt—Sandomir—Ukraine. Radom selbst war ebenso wie Kielce nur Durchgangsstation. Erst seit wenigen Jahren besteht die Gabelung von Radom nach Warschau. Das Netz von Tschenstochau ist ebenso wie das von Litzmannstadt, das bis Koluszki reicht, durch die Grenzziehung zerschnitten. Im einzelnen lassen die Karten Folgendes erkennen:

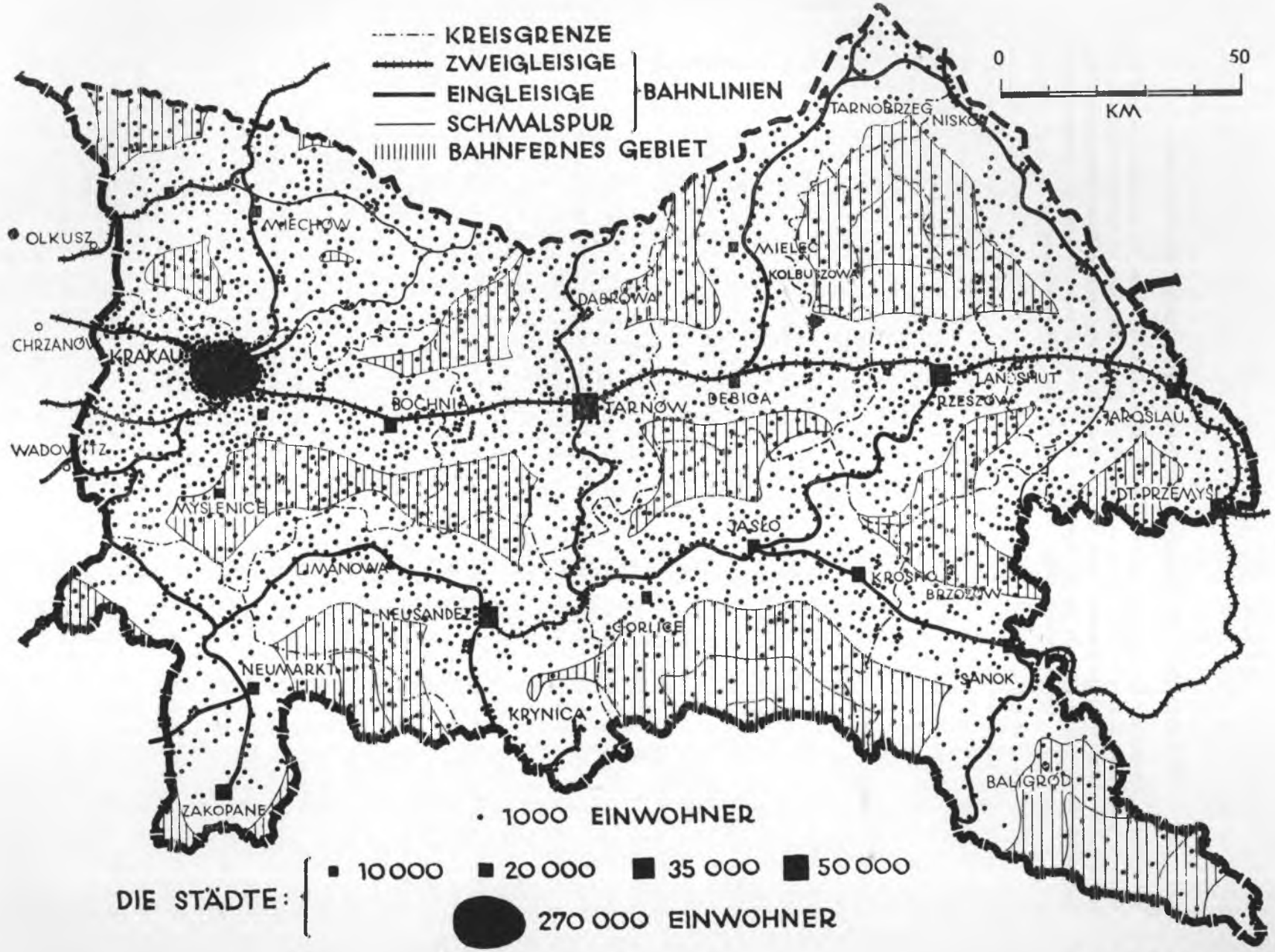
Karte 2: Im Generalgouvernement hat mit der Erhebung Krakaus zum Regierungssitz die direkte Nord-Süd-Verbindung Krakau—Warschau sehr an Bedeutung gewonnen, während die Diagonallinien verloren haben. Der Distrikt hat ferner Anteil an der ältesten diagonalen Fernverkehrslinie dieses Gebietes, der Linie Wien—Warschau, und zwar in dem Abschnitt Tschenstochau—Koluszki. Diese steht aber in schlechter Verbindung mit Radom. Die Kreisstädte längs der Linie — Radomsko und Petrikau — liegen daher von vornherein „abseits". Das fruchtbare Gebiet um Busko ist durch Kleinbahnen aus dem Weltkriege nur schlecht erschlossen und noch schlechter mit Radom verbunden — ein Erbe aus polnischer Zeit.

Karte 4: Die hier skizzierten Verhältnisse werden durch die Isochronenkarte gut veranschaulicht. Von Radom aus sind grosse Gebiete im Westen und im Süden verkehrsfern, d. h. sie liegen ausserhalb der 14-Stunden-Isochrone. Auch der Weichseldurchbruch nördlich Zawichost ist trotz günstiger Verkehrsbedingungen schlecht erschlossen. Gut hebt sich die wesentlich bessere Erschliessung südlich der Weichsel ab, worin sich heute noch die verschiedene Verkehrspolitik Russlands und Österreichs aus der Zeit vor mehr als 25 Jahren widerspiegelt. Ebenso gibt die verschieden gute Erschliessung dies- und jenseits der Radom—Warschauer Distriktsgrenze nördlich Tomaschow zu denken. Der Grenzführung nach ist der Distrikt Radom zwar am besten abgerundet, im Innern aber am uneinheitlichsten gegliedert und erschlossen. Immerhin ist das Verkehrskreuz von Skarżysko Kamienna von grosser Bedeutung für die Erschliessung, weil durch die Nordwest-Südost-Linie das Gebiet von Tomaschow bis Sandomir der nahen Verkehrszone Radoms angeschlossen wird. Im Bergland von Kielce wird durch die nahe Nachbarschaft des grossen Bahnkreuzes die natürliche Verkehrsfeindlichkeit stark abgeschwächt.

Karte 5: Auch hier zeigt sich kein besseres Bild. Keine einzige Kreisstadt liegt ausgesprochen verkehrsnah, d. h., man kann von keiner der Kreisstädte unter einem halben Tag Hin- und Rückfahrt samt Erledigung in der Distriktsstadt durchführen. Von den Städten Petrikau und Radomsko ist eine Erledigung in Radom nur mit Übernachtung zu machen. Von Busko aus muss aber bis Jędrzejów auf alle Fälle die Strasse benutzt werden, und Opatów hat ebenfalls keinen Bahnanschluss. Das Kleinbahnnetz um Busko hat für den Distrikts-Personenverkehr keinen Wert. Es ist hier die grösste Fläche im Generalgouvernement, in der, obwohl ein Schienenweg mit einem Bahnverkehr vorhanden ist, für weitere Fahrten auf alle Fälle die Strasse benutzt werden muss, da der Anschluss in Jędrzejów wegen zu geringer Zügeanzahl der Kleinbahn zu ungünstig ist. Es ist klar, welche Forderungen dieser Zustand an das Kreisstrassennetz dieses Gebietes stellt. Aber auch ein Bahnanschluss von Kielce nach Szczuczin an der Weichsel würde bereits eine beträchtliche Lockerung der Verhältnisse bringen.

Der Distrikt Lublin

Nicht ganz so ungünstig sind die Verhältnisse trotz östlicherer Lage und geringerer Verkehrsbedürfnisse im Distrikt Lublin. Die Stadt ist infolge guter geographischer Lage seit langem das Zentrum eines grösseren Gebietes, was sich auch früh auf das Verkehrsnetz auswirkte. Zuerst war Lublin ebenfalls nur Durchgangsstation auf einer Diagonallinie Danzig—Warschau—Ukraine. Erst 1915 wurde die Verbindung mit dem Südwesten hergestellt. An der Buggrenze werden die Linien fast durchwegs senkrecht, also gut geschnitten, nur die Verbindung Chelm—



INSTITUT F. DT. OSTARBEIT KRAKAU, SEKTION LANDESKUNDE

H. GRAUL 1941, GR. P

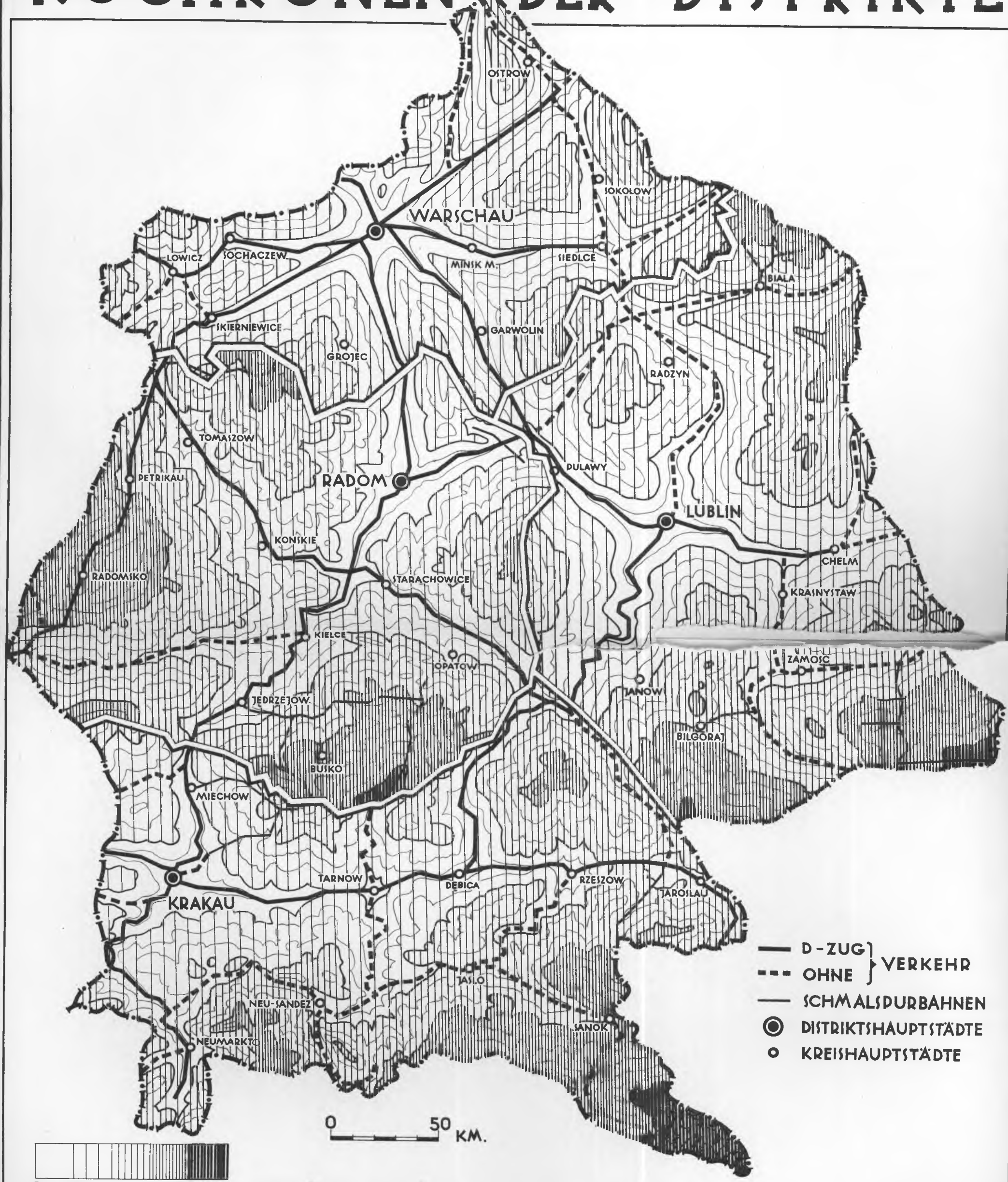
Karte 3. Bahnferne Gebiete und Bevölkerungsverteilung im Distrikt Krakau

ERLÄUTERUNG ZUR DARSTELLUNG DER BEVÖLKERUNGSVERTEILUNG

Die schwarzen Flächen der Kartenzeichen stehen zueinander im richtigen Verhältnis. Die Annahme von 1000 Menschen auf das kleinste Zeichen ($\frac{1}{2}$ mm²) nötigt zu einer gewissen Zusammenfassung im ländlichen Siedlungsgebiet und einem Übertreten der Signaturenfläche über das besiedelte Gebiet in den Städten. Diese Fehler halten sich jedoch durch die treue Eintragung der Zeichen (nach der Karte 1:100000) in engen Grenzen. Die Bevölkerungszahl wurde einer amtlichen Schätzung vom März 1940 entnommen.

DAS GENERALGOUVERNEMENT

ISOCHRONEN DER DISTRIKTE



STUNDEN BETRÄGT DIE SCHNELLSTE BAHNVERBINDUNG D. ÖRTLICHKEITEN MIT IHREN DISTRIKTSHAUPTSTÄDTEN. ABSEITS DER BAHN SIND DIE ISOCHRONEN NACH FAHRSTUNDEN EINES BESPANNTEN WAGENS ANGENOMMEN. DER KRAFTWAGENVERKEHR BLEIBT UNBERÜCKSICHTIGT.

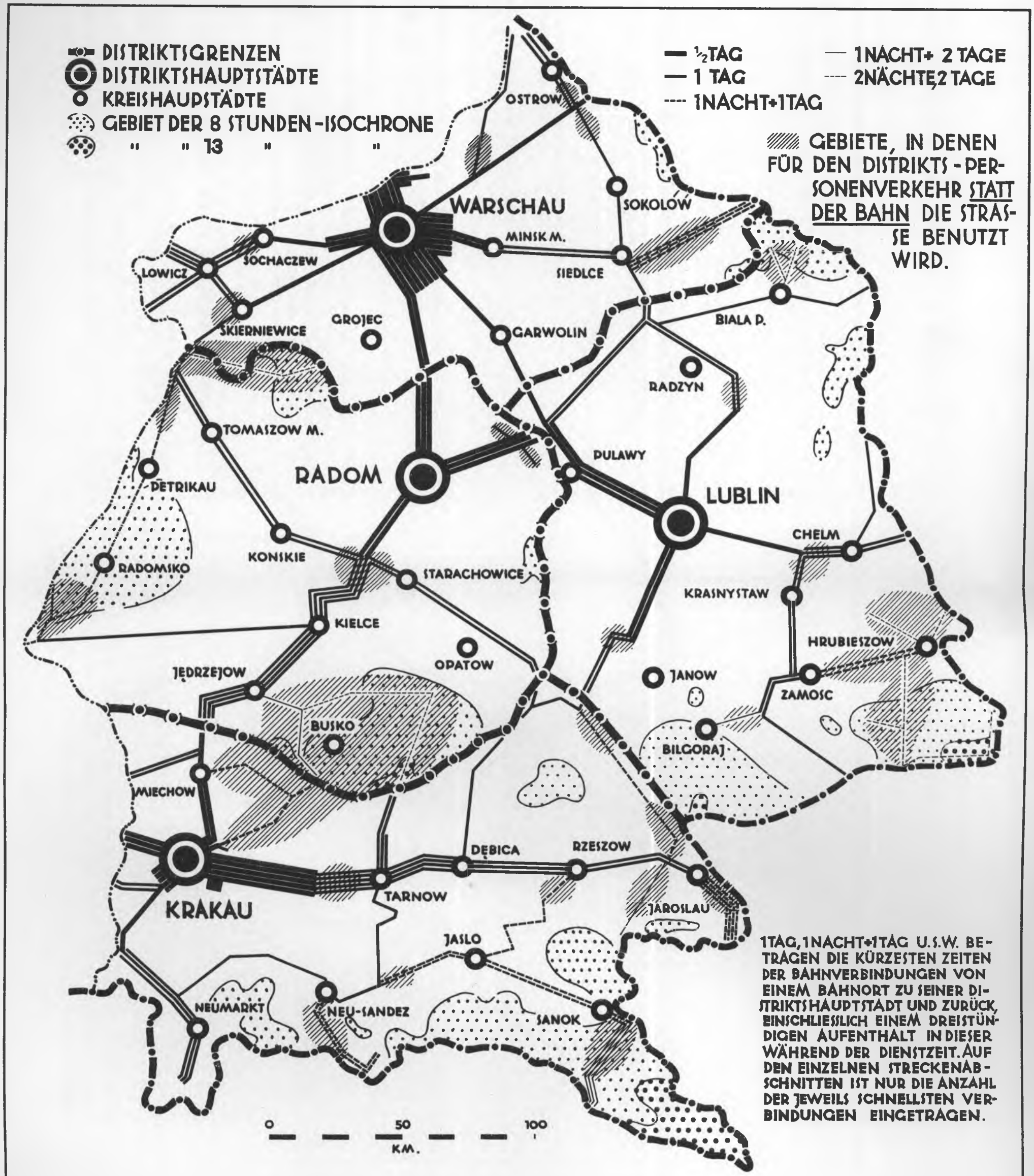
INSTITUT F. DEUTSCHE OSTARBEIT KRAKAU, SEKTION LANDESKUNDE

GRAUL, VI.1941.

DIE SCHNELLSTEN HIN-U.RÜCKVERBINDUNGEN

ZWISCHEN DEN KREISSTÄDTEN UND IHREN DISTRIKTSHAUPTSTÄDTEN

NACH DEM FAHRPLAN DER D.O.B. WINTER 1940-41



INSTITUT F. DEUTSCHE OSTARBEIT KRAKAU, SEKTION LANDESKUNDE — GRAUL 1941 P.

Brest führt ein längeres Stück parallel zur Grenze, wodurch diese das von der Bahn aufgeschlossene Gebiet zerschneidet und die Aufschliessung wertlos macht. Im Einzelnen zeigen die Karten folgendes:

Karte 2: Die Strecke Lublin—Chelm war 1940/41 der östlichste Zweig des D-Zug-Netzes im Generalgouvernement, dessen erste Aufgabe war, die Distriktssitze mit Krakau gut zu verbinden. Die Verkehrsöde längs der alten russisch-österreichischen Grenze wird wieder sehr deutlich; so ist Janów heute noch ohne Bahnanschluss und Biłgoraj besitzt einen solchen nur durch eine schmalspurige Weltkriegsbahn. Der Süden des Distriktes war aber besonders arm daran. Er konnte sich nicht einmal — wie das Buskoer Gebiet — an einen Nachbardistrikt anlehnen. Dies wird nun durch den Anschluss Ostgaliziens an das Generalgouvernement wesentlich besser.

Karte 4: Deutlich wird die erschliessende Wirkung des Bahnkreuzes bei Lublin. Schlecht erschlossen ist der ganze Süden des Distrikts und der nördlichste Zipfel. Der Süden war früher dem Bahnstrang Jaroslau—Sokal mit dem Kreuzungspunkt Rawa Ruska angeschlossen und tendierte so nach Lemberg (gehörte auch politisch zur Wojewodschaft Lemberg). Die Grenzziehung hat diese Verbindung gestört, der Gebietsanschluss dürfte aber durch eine Wiederaufnahme der alten Grenzen im neuen Distrikt Galizien wieder hergestellt werden. Die verschiedene Erschlossenheit der Kreise Biłgoraj und Jaroslau (Distrikt Krakau) ist deutlich zu sehen und führt daher zur neuerlichen Kritik an der Brauchbarkeit einer Flussgrenze innerhalb eines Landes. Denn mit einer Anlehnung der Verwaltungsgrenze an die Landschaftsgrenzen, die in einem Kulturlande nicht im Fluss, sondern auf den Höhen oder an den Hängen zwischen Plateau- und Talgebieten führen, wird mit der erheblichen Besserung der Erschlossenheit auch die Einheit von Wirtschaftslandschaften gewahrt.

Karte 4: Nur von Hrubieszów und Biłgoraj aus muss die Hin- und Rückfahrt nach Lublin zur Zeit mit Verlust der Nachtruhe erfolgen. Bilgoraj ist dabei nur 80 km Luftlinie von Lublin entfernt. Die geringe Bedeutung der Kleinbahnen für den Distrikts-Personenverkehr — sowohl bei Hrubieszów wie bei Biała Podlaska — wird aus den langen Hin- und Rückfahrzeiten klar. Es sind dies ebenfalls Gebiete, in denen dem Landstrassennetz grössere Bedeutung zukommt als dem Bahnnetz. Die günstigen Verbindungen nach Lublin und zurück sind besonders von Norden und Osten her recht spärlich.

Der Distrikt Krakau

Der Distrikt ist in Anbetracht seines gebirgigen Charakters im Verhältnis zu den anderen Gebieten recht gut erschlossen. Aus polnischer Zeit stammt aber nur die Strecke Krakau—Tunel, alle anderen Linien sind älter. Das Netz gliedert sich 1) in einen Abschnitt der grossen Durchgangslinie Schlesien—Ukraine am Karpatenrand, 2) in die innerkarpatische „Transversallinie" von Chabówka bis Sanok und 3) in mehrere Querverbindungen sowohl zwischen diesen beiden Linien, wie zur Weichsel und über die Karpaten. Auch heute ist die Linie Krakau—Dt. Przemysl eine der bedeutendsten des deutschen Ostraums. Die Linie Krakau—Zakopane hat nur stark lokale Bedeutung. Im Westen wird das Netz in einer Breite von 70 km fünfmal durchschnitten, was nicht gerade eine technische Erleichterung bedeutet. Die Verhältnisse im Einzelnen:

Auf der Karte 2 tritt die Bedeutung der Linie Krakau—Dt. Przemysl sehr deutlich hervor. Sehr schwach dagegen ist die Befahrung des Lokalnetzes nordostwärts von Krakau im fruchtbarsten Gebiet und dem Nährgebiet der Hauptstadt des Distriktes. Das fällt um so ärger ins Gewicht, da hier auch das Strassennetz in ausserordentlich schlechtem Zustand übernommen werden musste. Die Querverbindungen zwischen den beiden Längslinien sind verhältnismässig gut besetzt. Krakaus exzentrische Lage muss sich natürlich auf die Erschliessung des östlichen

Distriktsteiles ungünstig auswirken. Abgeschwächt wird dies durch die Parallelität der Längserstreckung des Distrikts mit der Richtung seiner besten Durchgängigkeit.

Karte 3: Die bahnfernen Gebiete sind ausser im Kreise Miechow seit den 80-er Jahren des vorigen Jahrhunderts die gleichen geblieben. Verändert hat sich aber das Verkehrsbedürfnis der sich rasch vermehrenden Bevölkerung. Nach der Karte sind, grob gerechnet, 7160 qkm oder 27% Fläche des Distriktes Krakau mehr als 10 km von einem Schienenweg entfernt[12]). Auf dieser Fläche kann für Anfang 1940 eine Bevölkerung von 680000, das ist 18,4% der Gesamtbevölkerung, geschätzt werden. Die Bevölkerungsdichte in der bahnnäheren Zone betrug demnach 155 Einwohner auf 1 qkm, in der bahnfernen aber rund 95. Die Bevölkerungsdichte im abgelegenen Gebiet ist also immer noch grösser als in der Ostmark, die samt der 2-Millionenstadt Wien eine Bevölkerungsdichte von rund 88 aufweist. Die bahnfernen Gebiete zeigen folgende charakteristische Unterschiede:

Gebiet	Fläche in qkm	Bevölkerung in 1000	Dichte
San-Zipfel	820	34	41
Dukla-Passlandschaft . . .	1500	92	61
Gorce-Pieninen	570	47	82
San-Weichsel-Winkel . . .	1390	101	73
zwischen Skawa u. Biała .	870	131	151
Kreis Brzozów	430	78	180

Das vorkarpatische Hügelland ist demnach, auf die Bevölkerungsverteilung bezogen, das vom Bahnnetz am schlechtesten erschlossene Gebiet des Distriktes. Berücksichtigt man aber die geringe Bedeutung der Kleinbahn nach Proszowice, dann dürfte der Ostteil des Kreises Miechow mindestens gleich schlecht erschlossen sein.

Karte 4: Geringwertige Isochronen zeigt fast der ganze Westen des Distriktes. Hier liegen nur die Gebirgszentren abseits. Im Osten sind verkehrsfern das Zentrum des San—Weichsel—Winkels und, wie von vornherein zu vermuten, der ganze San-Zipfel. Auf die Isochronenstudie von Wł. Kubijowicz wurde schon einmal verwiesen. Ein Vergleich mit den Isochronenkarten Südpolens aus den Jahren 1914 und 1922, die mit den gleichen Annahmen wie die beiliegende Karte 4 gezeichnet wurden, zeigt, dass von Krakau der westliche Teil des Distriktes im Winter 1940/41 rascher als 1922, aber auch noch rascher als im Jahre 1914 zu erreichen war. Die östlichen Kreise hingegen konnten im 1. Jahr des Generalgouvernements zwar rascher als 1922, aber nicht ganz so schnell wie 1914 erfahren werden. Der Kartenvergleich beweist also die rasche Wiederherstellung des Verkehrswesens im Generalgouvernement. Es soll hier nochmals die verhältnismässig gute Erschliessung des Weichselufers — im Gegensatz zu der Radomer Weichselseite — hervorgehoben werden. Dieser graduelle Unterschied entlang der Distriktsgrenzen ist ein ins Auge fallender Hinweis für den Raumordner, dass hier die Grenzführung bisher zu wenig an die Verkehrserschlossenheit der einzelnen Landschaften angeglichen ist. Die Angleichung besteht aber darin, die Grenzen — nach ihrer Bedeutung in zunehmendem Masse — in die entlegendsten Zonen zu verlegen. Ist die Erschlossenheit dann trotzdem auf einer oder zu beiden Seiten der Grenze unbefriedigend, dann kommt der Verkehrsplaner mit dem Vorschlag neuer Linien zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu Wort.

---

[12]) Zum Vergleich seien nur zwei Zahlen aus der Zeit vor dem Weltkriege aus deutschen Gebieten genannt: in Nordwestdeutschland lagen 3% und in Bayern 1,4% der Fläche mehr als 10 km von jeglichem Schienenweg entfernt (aus Hassert).

Karte 5: Die relativ gute Erschliessung des Distriktes zeigt sich auch darin, dass ausser dem Ostteil des Kreises Miechow nur kleine Teile des Bahnnetzes für den Distrikts-Personenverkehr brach liegen, d. h., gegenüber dem Strassenverkehr mit Pferdewagen zurücktreten müssen, sei es infolge zu geringer Zuganzahl oder infolge ungünstiger Anschlüsse. Die Bedeutungslosigkeit des Proszowicer Bahnnetzes ist besonders eigenartig, da dieses vor den Toren der Generalgouvernements-Hauptstadt gelegen ist. Hier dürfte das Bauernwägelchen immer noch das vorherrschende Zufahrtsmittel auf den Markt Krakaus sein, was aber auf die Dauer kaum von Vorteil für dessen tägliche Versorgung sein kann.

AUSBLICK

Es ergeben sich demnach aus einer Untersuchung der Verkehrserschlossenheit — innerhalb bestimmter politischer Gebiete auf deren Verwaltungszentren bezogen — eine Reihe von Rückschlüssen auf das Verhältnis zwischen Gebietsfläche und deren wirtschaftlich-kulturellen Inhalten. Diese Beziehung aber stellt den Angelpunkt jeglicher Raumordnung dar. So wurde diese auch erst im ungeheuren Fortschritt der modernen Inhaltssteigerung der Räume notwendig. Im Generalgouvernement steht die systematische Steigerung des Rauminhaltes völlig am Anfang. Hier hat sich seit Generationen vor allem der Mensch, die Arbeitskraft, vermehrt, während der Wert seiner Arbeit immer geringer wurde. Relativ haben also die Inhaltswerte mit dem XVI. Jh. abgenommen, was die bekannte Verarmung von Stadt und Land, das Ruinenhafte in den Städten, die Bruchbudenwirtschaft in deren Aussenvierteln und in weiten Strichen des flachen Landes zur Folge hatte. In einem solchen Lande muss von Grund auf neu begonnen werden. Der Anfang ist aber die Gliederung-Absteckung — des Landes in neue Verwaltungsgebiete mit neuen Zentren und die Trassierung eines modernen Verkehrsnetzes, das an das Netz der zentralen Orte angeglichen ist. Diese Massnahmen der Planung sehen wir allerorts im Generalgouvernement ergriffen und zur Vollendung schreiten.

Leicht lassen sich aus den beiliegenden Karten und dem ergänzenden Text Hinweise auf nötige Verbesserungen der übernommenen Verhältnisse herauslesen. Sie sollen hier nicht wiederholt werden. Nur auf eine Frage soll zum Schluss nochmals gewiesen werden, nämlich auf die Lage der Distriktsgrenzen längs der Achse des Gewässernetzes, der zukünftigen Grosswasserstrasse: Weichsel. Grössere Flüsse als Staatsgrenze zu besitzen entspricht den Schutzbedürfnissen grosser Landmächte. Eine solche Grenzführung wird daher im osteuropäischen und asiatischen Bereich immer wieder als die einfachste und entsprechendste herangezogen werden. Aber im Innern eines Landes ist die Flussgrenze umso fragwüdiger, je mehr jenes zu einem intensiv aufgeschlossenen und aufgebauten Bereich gehört, wie das deutsche Mitteleuropa ihn darstellt. Denn hier sind die grossen Flüsse die Streifen der intensivsten Erschliessung. Wir können den Wandel von der Grenz- zur Achsenfunktion der Flüsse Ostdeutschlands (Elbe, Oder und Warthe) im Laufe der deutschen Kolonisationsgeschichte dieses Gebietes sehr gut verfolgen. Es fehlt heute nur noch die Kultivierung der Weichsel zu einem deutschen Verkehrsstrom, die ja schon einmal im Mittelalter sehr weit gediehen war. Der slawisch-osteuropäische Brauch, Stromtäler in verwildertem Zustande und als breiten Wehrgrenzsaum zu belassen, hat sich bis in die polnische Zwischenzeit, in der die Wojewodschaftsgrenzen vielfach noch längs der Flüsse gelegt wurden, erhalten. Unter deutscher Führung werden aber die Flusstäler und ihre Zentren zur wirtschaftlich-kulturellen Kerngebieten erwachsen, wofür die eine entsprechende innere Abgrenzung des Landes und eine Verkehrsnetzergänzung allerdings die Grundbedingung bildet. Welch Erbe die deutsche Verwaltung in dieser Hinsicht von den Polen übernommen haben, zeigen die beiliegenden Karten besonders deutlich, indem in ihnen gerade längs der Weichsel eine besonders ungünstige Erschlossenheit zu beobachten ist.

DAS GENERALGOUVERNEMENT ALS TRANSITLAND

EIN BEITRAG ZUR KENNTNIS DER STANDORTSLAGE DES GENERALGOUVERNEMENTS

VON DR. HELMUT MEINHOLD, KRAKAU

I. DIE VORAUSSETZUNGEN FÜR EINE NUTZUNG DER DURCHFUHR ALS WIRTSCHAFTLICHER KRAFTQUELLE

Einer der heftigsten Kämpfe, die sich je auf dem Verkehrsgebiet abgespielt haben, hat, und zwar vor allem in den zwei Jahrzehnten nach dem Weltkriege, dem Transit gegolten. Vornehmlich die Eisenbahnverwaltungen aller wichtigen kontinentaleuropäischen Länder waren daran beteiligt. Die Intensität dieser Kämpfe wie auch die Tatsache, dass die Eisenbahnen dabei häufig Kampftarife boten, die weit unter den Transportselbstkosten lagen, lässt darauf schliessen, wie hoch man allgemein den Gewinn, den die Volkswirtschaft aus der Durchfuhr zu ziehen vermag, ansetzte.

Im wesentlichen betraf dieser Gewinn allerdings Seeschiffahrt und Seehandel, so dass der Kampf in erster Linie darum ging, das Hinterland der nationalen Seehäfen durch den Transitverkehr zu erweitern. Die Eigenart des Seehafenumschlags, der um der Ausnutzung der Umschlagsvorrichtungen wie vor allem um der Dichte und Häufigkeit des Linienverkehrs willen eine möglichst starke und vielseitige Konzentration des Güterverkehrs erheischt, liess jeden Zuwachs des Güteraufkommens erwünscht erscheinen, auch wenn er relativ teuer erkauft werden musste. Zunehmend spielten dabei in den letzten Jahren auch Devisenfragen eine Rolle.

Für das Binnenland ist dagegen der Durchgangsverkehr von sehr viel minderer Bedeutung. Ein gewichtiger Teil — bei nicht sehr langen Strecken sogar der Hauptteil der — Transportkosten entsteht bei dem Verladen. Folglich werden auch Umladungen nach Möglichkeit vermieden. Nur wo Umladungen vorgenommen werden, kommt aber das Transitland in eine Berührung mit den Durchfuhrgütern, die einen wirtschaftlichen Nutzen ermöglicht. Die nicht umgeladenen Güter durcheilen das Binnenland bei dem derzeitigen Stand der Verkehrstechnik sehr schnell. Nur die Frachten bzw. die Wasserstrassengebühren verbleiben dem Transitland als Nutzen. Da aber in Kontinentaleuropa für absehbare Zeit mit einer sehr starken Belastung sämtlicher Verkehrsträger zu rechnen ist, ist dieser Nutzen bei solch zusätzlicher Belastung durch glatten Durchgangsverkehr sehr fragwürdig. Er muss natürlich um der Wirtschaft der benachbarten Länder willen abgewickelt werden. Der eigenen Wirtschaft kann der Transit aber nur Nutzen bringen, wenn die Güter umgeschlagen werden.

Um einen Ausgangspunkt für die Betrachtung der Lage des Generalgouvernements als Transitland zu gewinnen, ist daher folgende Frage aufzuwerfen:

Welche Möglichkeiten bestehen, um für ein Binnenland wie das Generalgouvernement einen Umschlag von Durchfuhrgütern im Lande herbeizuführen? Von dem Umschlag von Breitspur- auf Normalspurwagen, der in der Regel nur ein technischer Vorgang ist, soll bei der Beantwortung dieser Frage abgesehen werden, zumal noch nicht abzusehen ist, ob und wo in Zukunft eine solche Umladung notwendig bleiben wird. Grundsätzlich kann ein Umschlag nur erfolgen, wenn bei dem Weitertransport der Güter oder bei ihrer Verarbeitung am Umschlagsort ein Vorteil geboten wird, der die zusätzlichen Kosten des Umschlags mindestens aufwiegt. Für beides sind Möglichkeiten im Generalgouvernement durchaus vorhanden. Die Umladung wegen billigeren Weitertransports kann geschehen, wenn Güter bisher aus dem Auslande auf der Eisenbahn oder mit kleineren Schiffen gekommen sind und weiter auf grösseren Schiffen transportiert werden können, und zwar auf einer so grossen Strecke, dass der Transportkosten- oder auch Transportgeschwindigkeitsvorteil die Umschlagskosten rechtfertigt, oder wenn die Güter den umgekehrten

Weg gehen. Wird beispielsweise Getreide aus der Nordwestukraine nach Danzig oder Berlin versandt, so kann es, den Ausbau der Weichsel vorausgesetzt, von der Ukraine bis etwa Pulawy mit der Bahn verschickt werden, da hier keine Möglichkeit der Verschiffung besteht, von Pulawy bis Danzig oder durch den Bromberger Kanal bis Berlin aber den Binnenschiffahrtsweg nehmen. Möglichkeiten eines billigeren Weitertransports sind auch gegeben, wenn mehrere Wasserstrassen sich kreuzen, so dass Teilladungen mit verschiedenen Herkunfts- und Bestimmungsorten ausgewechselt werden können. Gelingt es nun, der Umschlagsstelle Verarbeitungsbetriebe oder Lagerhäuser anzuschliessen, so ist der wirtschaftliche Nutzen des Umschlags offenkundig. Inwieweit solche Fälle, wie der hier als Beispiel konstruierte, wirklich werden, wird die genauere Betrachtung des Generalgouvernements im Hinblick auf den Transitverkehr zeigen.

Die zweite Möglichkeit ist viel weitergehend, nämlich die, den Durchgangsverkehr wirtschaftlich nutzbar zu machen, indem für die Durchfuhrgüter günstige Verarbeitungsmöglichkeiten im Lande geschaffen werden. Auch hier ist zunächst eine Kostenrechnung aufzumachen: Wenn die Differenz (soweit eine solche überhaupt noch besteht) zwischen den Anfuhrkosten der Rohstoffe zuzüglich Umschlagskosten zuzüglich Abtransport der Verarbeitungsprodukte einerseits und den glatten Durchfuhrkosten andererseits überdeckt wird durch die im Vergleich zum Abgangs- oder Bestimmungsort billigeren Verarbeitungskosten am Umschlagsort, so ist der Umschlag wirtschaftlich gerechtfertigt. Das wird am ehesten der Fall sein, wenn das Durchgangsland eine weitere Rohstoff-, insbesondere wenn es eine Brennstoffgrundlage zur Verarbeitung durchgeführter Güter bietet. Eine solche Grundlage ist im Generalgouvernement bisher kaum vorhanden. Weder Steinkohle noch Braunkohle werden bisher in nennenswertem Umfange gefördert. Holz, das beschränkt als Brennstoffgrundlage von Industriebetrieben Verwendung finden könnte, ist in absehbarer Zeit ebenfalls nicht im Überschuss vorhanden, da nur etwa ein Fünftel des Landes mit Wald bedeckt und dieser überdies zumeist in schlechtem Zustande ist. Die Erdölförderung, die in Galizien im Jahre 1938 507000 t betrug, ist ebenso wie das Holz zu kostbar und reicht überdies nicht aus, um in bedeutendem Umfange Industriebrennstoffe zu liefern. So kommen allenfalls das Erdgas, dessen Förderung in Galizien im Jahre 1938 mit 584 Mill. cbm ebenfalls nicht gross ist und um der Erhaltung eines genügenden Drucks zur Erdölförderung willen auch begrenzt bleiben muss, und die elektrische Energie, deren Gewinnung bei einer Nutzung der Wasserkräfte am Karpatenhang allerdings bedeutend werden kann, als industrielle Energiebasis in Frage. Im Ganzen wird aber die Notwendigkeit, Industriekohle aus Oberschlesien heranzuziehen, zur Hauptsache bestehen bleiben.

Des weiteren kann eine Verarbeitung vorteilhaft sein, wenn zwei einander entgegengesetzte Güterdurchgangswege, die sich ergänzen können, sich begegnen. Beispiele für solche Standorte gibt es mehrere, insonderheit für Hochofenwerke. So sind am Kohlen- und Eisenstrom vom niederrheinischen Industriegebiet nach dem Norden und dem Eisenerzstrom von Nordschweden nach dem Niederrhein Hochofenwerke an der Festlandküste (Ijmuiden, Bremen, Lübeck, ähnlich Stettin zwischen Oberschlesien und Schweden) entstanden. Ob solche entgegengesetzten Güterströme das Generalgouvernement berühren, ist nach der Betrachtung der Transitlage des Landes zu prüfen.

Endlich ist ein Festhalten der durchgehenden Güterströme zur Verarbeitung im Lande möglich, wenn billigere Arbeitskräfte den Transportkostennachteil kompensieren können. In der Tat ist an die Arbeitsorientierung einer an den Durchgangsverkehr angeschlossenen Industrie als eine der wichtigsten Möglichkeiten der Industrialisierung im Generalgouvernement zu denken. Ihre Voraussetzungen sind daher genauer zu überlegen. Grundsätzlich ist eine Industrialisierung des Generalgouvernements wichtige Voraussetzung für den wirtschaftlichen Aufbau des Landes. Das ehemalige Polen war übervölkert, d.h. die Bevölkerung konnte bei der vorhandenen Wirtschaftskapazität nicht recht beschäftigt werden. Dennoch war keine entsprechende Arbeits-

losigkeit zu verzeichnen, da der grösste Teil der Bevölkerung als Besitzer oder Familienangehörige auf landwirtschaftlichen Betrieben sass, die durch ständige Erbteilung so klein geworden waren, dass sie die Familien der Besitzer kaum selbst ernähren, geschweige denn Überschüsse liefern oder gar die dort gebundenen Arbeitskräfte voll beschäftigen konnten. Die Grösse dieser latenten Erwerbslosigkeit, der landwirtschaftlichen Überbevölkerung, schätzt Oberländer nach sorgfältigen Berechnungen auf 7,16 Mill. Menschen im Jahre 1931. Die Zahl war ständig im Steigen begriffen, da der polnische Staat nicht die Kraft besass, auch nur für die zuwachsende Bevölkerung ausreichend Arbeitsplätze zu erstellen. So waren auch die Provinzen Posen und Westpreussen, die sich noch aus der Vorweltkriegszeit eine verhältnismässig gesunde Agrarstruktur erhalten hatten, von der Übervölkerung bedroht. Auch die weiten Räume der östlichen Wojewodschaften waren schon übervölkert, bei der dort landwirtschaftlich genutzten Fläche erschienen 31,8 v. H. der landwirtschaftlichen Erwerbstätigen überschüssig, in Kongresspolen waren es 41,3 v. H. und in Südpolen (Galizien) 61,6 v. H.[1]). Gerade in den Gebieten, die heute das Generalgouvernement bilden, sind also die Zahlen der überschüssigen Landarbeiter besonders hoch. Oberländer beziffert die überschüssige Landbevölkerung des Generalgouvernements beim Gebietsstand von 1939 auf 3 Mill., darunter 2 Mill. in arbeitsfähigem Alter stehend[2]). Diese Arbeitskräfte sind, wie bemerkt, nicht frei, weil sie auf ihren landwirtschaftlichen Betrieben sitzen. Da jedoch eine geordnete landwirtschaftliche Produktion bei einer derartigen agraren Bevölkerungsdichte und bei einer derartigen Betriebsstruktur nicht möglich ist, werden sie im Laufe der Zeit freigesetzt werden müssen, auch wenn sie von sich aus gar nicht das Bestreben haben, durch lohnendere und intensivere Arbeit ihren Lebensstandard zu verbessern, ja überhaupt erst erträglich zu gestalten. Für diese Menschen, ebenso wie für den Bevölkerungszuwachs, gibt es nur zwei Möglichkeiten der Beschäftigung: Wanderarbeit im Reich oder Beschaffung gewerblicher Arbeitsplätze im Generalgouvernement. Alle diese zwei Millionen Menschen, zu denen noch mindestens weitere 5—6 Mill. aus dem mit ähnlichen Verhältnissen belasteten Ostgalizien, aus Rumänien, Bulgarien und dem ehemaligen Jugoslawien kommen, im Reich unterzubringen ist aber nicht möglich, wenn nicht die deutsche Wirtschaft und letztlich das deutsche Volk von fremdvölkischen Arbeitern unterwandert werden sollen. Ausserdem lässt sich eine geordnete Wirtschaft im Generalgouvernement nicht aufbauen, wenn die Wanderarbeit, die immer wirtschaftlich und sozial unruhige Verhältnisse schafft, weitaus wichtigste Wirtschaftsgrundlage bleibt. Endlich ist eine Entlastung der deutschen Industrie, die in der nächsten Zeit vor grössten Aufgaben steht, durch andere Industrien im Grossraum nur wünschenswert. Um des Reiches selbst wie um des Generalgouvernements willen ist also die Bindung wenigstens eines Teiles der freiwerdenden Arbeitskräfte in der gewerblichen Wirtschaft des Generalgouvernements anzustreben.

Gerade die Übervölkerung aber, die mithin als wichtigster Grund die Industrialisierung erheischt, ist zugleich ein Vorteil für den Aufbau von Industrien, da sie zu verhältnismässig niedrigen Löhnen führt. Die letzten Friedenszahlen, die über die Lohnverhältnisse dieser Gebiete zu bringen sind, haben zwar für einen Staatsverband gegolten, der in seiner Wirtschaftsstruktur sehr weit von dem heutigen und zukünftigen Generalgouvernement unterschieden war. Die Reallöhne im ehemaligen Polen können daher ebensowenig als genauer Masstab für die im Generalgouvernement zweckmässigen oder möglichen Löhne gelten wie die heutigen, kriegsbedingten Löhne. Immerhin geben die Lohnverhältnisse im ehemaligen Polen einen Anhaltspunkt für die bisher übliche Lebenshaltung des polnischen Industriearbeiters und sind daher im Rahmen unserer Fragestellung, inwieweit eine Verwertung des Transits für das Generalgouvernement durch Anschluss einer arbeitsorientierten Industrie möglich erscheint, von einigem Interesse.

---

[1]) Oberländer, Th. Die agrarische Überbevölkerung Polens, Berlin 1935, S. 511.

[2]) ders., Die Bevölkerungsdichte im Generalgouvernement, in „Das Generalgouvernement", 1. Jg. Folge 1, Oktober 1940, S. 52.

Ein Vergleich von Nominallöhnen und wichtigen Preisen im Reich und im ehemaligen Polen erweckt den Eindruck, als hätten die Reallöhne in beiden Staaten etwa gleiches Niveau eingehalten. Sowohl wichtige vergleichbare Löhne als auch wichtige vergleichbare Kleinhandelspreise stellten sich im ehemaligen Polen in Zloty etwa ebenso hoch wie im Altreich in Reichsmark. Ein durchgängiger Vergleich von Gesamtdurchschnittslöhnen ist allerdings aus statistischen wie aus sachlichen Gründen nicht möglich, doch können die Durchschnittslöhne einiger Gewerbezweige verglichen werden.

Tabelle 1:

Vergleichbare Nominallöhne einiger Gewerbezweige im Altreich Durchschnitt 1936 und im ehem. Polen August 1936

Wochenlöhne[3])

Gewerbezweig	Facharbeiterlöhne		Löhne für männliche Ungelernte	
	Altreich Rm	ehem. Polen Zl	Altreich Rm	ehem. Polen Zl
Metallverarbeitung	49,28	46,01	32,96	27,93
Chemische Industrie	49,75	51,65	40,92	33,08
Industrie der Steine und Erden	34,73	40,15	28,59	22,51
Sägeindustrie	28,60	21,08	24,39	12,89
Papiererzeugung	35,96*)	49,48	31,93	27,29
Papierverarbeitung	45,95	54,54	31,29	24,01
Textilindustrie	29,49	36,98	23,12	27,12
Braugewerbe	44,87	37,58	39,04	24,24

Die Facharbeiterlöhne sind, wenn von der angenommenen Vergleichsbasis Reichsmark = Zloty ausgegangen wird, im Reich relativ niedrig. Nur in zwei von den betrachteten acht Industriezweigen lagen sie höher als im ehem. Polen, nämlich bei der metallverarbeitenden Industrie und dem Braugewerbe, in den übrigen Fällen dagegen umso niedriger. Dagegen sind die Löhne für männliche Ungelernte mit einziger Ausnahme der Textilindustrie für Polen niedriger ausgewiesen. Dieser Unterschied ist typisch: in einem wenig industrialisierten Lande wie Polen, das auch über eine entsprechend geringere gewerbliche Bevölkerung verfügt, war die Einschätzung des gelernten Arbeiters im Vergleich zum ungelernten übermässig hoch. Die ungelernten Arbeiter, die jederzeit aus der mit Arbeitskräften übersetzten Landwirtschaft herausgezogen werden konnten, wurden sehr schlecht bezahlt. Demnach dürfte der Gesamtdurchschnitt der Löhne für alle Arbeiterkategorien im ehem. Polen in Zloty etwas niedriger gelegen haben als im Reich in Reichsmark.

Demgegenüber haben die Kleinhandelspreise einander etwa geglichen. In Berlin wurden im Juli 1938 in Reichsmark, in Warschau im Durchschnitt des Jahres 1938 in Zloty bezahlt: für 1 kg ortsübliches Brot 0,33 gegen 0,31; für 1 kg Weizenmehl 0,46 gegen 0,49; für 1 kg Speisekartoffeln 0,23 gegen 0,10; für 1 kg Schweinefleisch 1,60 gegen 1,47; für 1 l Vollmilch 0,24 gegen 0,27; für 1 kg Butter 3,13 gegen 3,54; für 1 kg Zucker 0,74 gegen 1,00[4]). Die Massennahrungsmittel und Fleich waren also in Warschau etwas billiger, qualifizierte Nahrungsmittel wie Butter und Zucker dagegen teurer als in Berlin. Vor allem waren aber, wofür wir allerdings nur aus

[3]) Quelle: für Deutschland Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1937, S. 315, für das ehem. Polen Statystyka Pracy. 1938, S. 36.

*) Gelernte und ungelernte.

[4]) Quelle: für Berlin Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1938, S. 332; für Warschau Mały Rocznik Statystyczny 1939, S. 254.

einigen Grosshandelspreisen vergleichende Schlüsse ziehen können[5]), Gewerbeerzeugnisse im ehem. Polen wesentlich teurer als im Reich.

Im ganzen scheint daraus der Schluss zu ziehen, dass das Reallohnniveau der breiten polnischen Industriearbeiterschichten um einiges geringer war als im Reich. Der Hauptteil der in Wirklichkeit sehr hohen Lohndifferenz — die Gleichstellung von Reichsmark und Zloty ist ja währungsmässig nicht gerechtfertigt, dem „Weltmarkt" gegenüber mussten die deutschen Löhne etwa doppelt so hoch erscheinen wie die polnischen — war aber darin zu suchen, dass das Valutaverhältnis von Reichsmark und Zloty nicht den Kaufkraftparitäten entsprach. Für eine derartige Differenz von Wechselkurs und Kaufkraftparität ist aber in dem künftigen kontinentaleuropäischen Wirtschaftsgrossraum kein Platz, bzw. wenn sie aufrechterhalten wird, ist eine allgemeine darin begründete Lohndifferenz nicht mehr von Bedeutung, da sie bei dem Übergang der erzeugten Güter in eine anderen Währungsbereich innerhalb des Grossraumes kompensiert wird. Wenn wir also von den Reallohnverhältnissen der Vorkriegszeit ausgehen, so bleibt für das Generalgouvernement nur der relativ geringere Lohnvorteil, der sich aus den obigen Lohn- und Preisvergleichen ergibt.

In der Tat ist dieser Lohnvorteil aber nicht ganz so gering. Die wirklichen Lebenshaltungskosten wie auch die wirkliche Lebenshaltung der Arbeiter sind durch einen solchen Vergleich von Löhnen und Preisen nur mangelhaft zu erfassen. Eine wertvolle Ergänzung bildet in dieser Beziehung der Vergleich deutscher und polnischer Enqueten über die Lebenshaltung von Arbeiterfamilien. Wenngleich diese Enqueten für sich auch Mängel aufweisen, so sind sie doch annähernd vergleichbar, zumal die schwersten Mängel beiden gemeinsam sind, insbesondere die Tatsache, dass nur Arbeiterfamilien erfasst werden konnten, die geistig über dem Durchschnitt standen und deren Einkommen auch den statistisch ermittelten Lohndurchschnitt überragten. Die Familienoberhäupter der in der deutschen Enquete von 1927/28 — die letzte mit einer polnischen vergleichbare — erfassten 896 Familien hatten ein Einkommen von 2.647 RM oder von rd. 35 v. H., die der in der polnischen Enquete von 1929 erfassten 84 Familien ein solches von 2.645,47 Zloty oder von rd. 30 v. H. über dem ermittelten Lohndurchschnitt[6]).

Klar weisen diese Enqueten darauf hin, dass der deutsche Arbeiter einen höheren Reallohn erhielt als der polnische, oder besser, dass der Lohn ihn zu einer höheren Lebenshaltung befähigte. Von den Nettoausgaben der deutschen Arbeiterfamilie entfielen 46,6 v. H. (Polen 57,2 v. H.) auf Ernährung, 3,8 v. H. (4,8 v. H.) auf Heizung und Licht und 13,5 v. H. (17,3 v. H.) auf Kleidung. Mit diesen drei Positionen waren also von dem Einkommen der deutschen Familie erst 63,9 v.H., von dem der polnischen dagegen bereits 79,3 v. H. verausgabt. Entsprechend verblieben dem deutschen Arbeiter 10,6 v. H., dem polnischen 4,1 v. H. für Miete, dem deutschen 4,1 v. H., dem polnischen (trotz gerade hier höherer Preise) 3,6 v. H. für Möbel und Einrichtung, dem deutschen 21,4 v. H., dem polnischen nur 13,0 v. H. für verschiedene Bedürfnisse. Dennoch war in der deutschen Familie die Ernährung besser, während der Pole mehr Massennahrungsmittel aufnahm. Es verbrauchte in der deutschen bzw. in der polnischen Familie eine Vollperson im Jahre: 141,9 bzw. 218,9 kg Brot und Getreide, 162,7 bzw. 202,1 kg Kartoffeln, dagegen 56,0 bzw. 51,1 kg Fleisch und Fisch, 17,3 bzw. 3,3 kg Fette und Öle (bei den Polen sind 10,6, bei den Deutschen dagegen nur 3,9 kg Schinken und Speck bei Fleisch mitgezählt), 184,3 bzw. 94,7 kg Milch und Milchprodukte, 161 bzw. 57 Stück Eier, 77,2 bzw. 64,2 kg Obst und Gemüse. Da das Verhältnis von Löhnen und Lebenshaltungskosten beider Länder im Vergleich zu 1929 sich nicht stark gewandelt hat, dürfen für die Zeit unmittelbar vor Kriegsausbruch ähnliche Verhältnisse angenommen werden.

---

[5]) Vgl. solche in: Wirtschaft und Statistik, 19. Jg 1939, H. 15, S. 590, und Mały Rocznik Statystyczny 1939, S. 250 ff.
[6]) Revue internationale du travail. Bd 39, 1939, S. 720 ff.

Wenn wir also von den Vorkriegsverhältnissen ausgehen — was eine wesentliche Besserstellung der breitesten Masse der polnischen Bevölkerung bedeuten würde, da Millionen aus der mit der Unterbeschäftigung in der Landwirtschaft verbundenen Armut herausgelöst würden — so ist im Generalgouvernement ein Lohn tragbar, der im Vergleich zu den Kaufkraftparitäten einen Lohnvorteil gegenüber dem Reich gewährt. Dieser Lohnvorteil kann allerdings aufgehoben werden, wenn die Lebenshaltungskosten des Arbeiters zu Gunsten anderer Bevölkerungsgruppen, wie etwa der industriellen Unternehmer, der Händler oder der Bauern, belastet werden. Geschieht das nicht, so haben wir in manchen Industrien im Generalgouvernement einen Kostenvorteil zu erwarten. Zwar wird bei manchen Arbeiten der niedrigere Lohn durch im Vergleich zum deutschen Arbeiter sehr viel geringere Arbeitsleistung aufgewogen. Bei vielen Arbeiten ist aber der Leistungsunterschied, ausreichende Ernährung vorausgesetzt, nicht so gross wie der Lohnunterschied.

Grundsätzlich ist also, und zwar besonders bei arbeitsintensiven Verarbeitungsvorgängen, bei denen ein relativ hoher Anteil ungelernter Arbeitskräfte möglich ist, eine Nutzung des Transitverkehrs zur Verbreiterung der Beschäftigungsbasis im Generalgouvernement möglich. Inwieweit im einzelnen der Arbeitskostenvorteil ausreicht, um evtl. entstehende Transportkostennachteile aufzuwiegen, bedarf der besonderen Prüfung für den Einzelfall. Inwieweit der gegenüber dem Reich evtl. vorhandene Kostenvorteil auch gegenüber den anderen am Transit beteiligten Gebieten gegeben ist, kann erst geprüft werden, wenn diese — in der Regel wird es sich um Gebiete der bisherigen Sowjetunion handeln — aus der bolschewistischen Wirtschaftsform gelöst und damit einer der unseren ähnlichen Kostenrechnung zugänglich sind.

Rein wirtschaftlich also bleibt festzustellen, dass eine Verarbeitung von Transitgütern im Gebiet des Generalgouvernements nicht nur dann möglich ist, wenn dadurch ein Transportkostenvorteil entsteht, sondern auch dann, wenn ein Transportkostennachteil durch den Arbeitskostenvorteil kompensiert wird. Andere Möglichkeiten wie die einer billigen Energiebasis sind demgegenüber vorerst nicht gegeben, in grossem Umfange auch nicht denkbar. Mit dieser Feststellung ist die Basis gegeben für die Betrachtung der weiteren Frage: Zwischen welchen Ländern und auf welchen Wegen kann sich ein Durchgangsverkehr durch das Generalgouvernement entwickeln, und welche Güter kann er umfassen? Zur Beantwortung bedarf es zunächst der Klärung der Vorfrage: Welche Voraussetzungen sind vor 1939 in dem Gebiet des Generalgouvernements für die Abwicklung eines Transitverkehrs vorhanden gewesen und welche Formen hat dieser Verkehr gehabt?

II. DER TRANSITVERKEHR IM EHEMALIGEN POLEN

Das ehemalige Polen erscheint in der Statistik als ein Land mit sehr bedeutendem Transitverkehr, zum wenigsten was den Eisenbahnverkehr anbelangt. Im Jahre 1928 wurden auf den polnischen Normalspurbahnen im gewöhnlichen Güterverkehr (ohne Eilgutverkehr) 64,2 Mill. t Güter transportiert, davon 5,9 Mill. t oder 9,2 v. H. im Transitverkehr. Im Vorjahre waren es 5,8 Mill. t oder 9,7 v. H., im Jahre 1928 5,6 Mill. t oder 8,0 v. H.[7]). Wie hoch diese Durchfuhrmengen sind, zeigt ein Vergleich mit den Eisenbahnen des Altreichs, die (1937) das siebenfache an Gütern transportierten wie die polnischen Eisenbahnen, die aber einen Durchgangsverkehr von nur 1,4 Mill. t auswiesen[8]). Andere Verkehrsmittel als die Eisenbahn wurden dagegen im Gebiet des ehemaligen Polen nicht vom Durchgangsverkehr benutzt. Polen war ja überhaupt mit einer Ausschliesslichkeit auf den Eisenbahngüterverkehr eingestellt, wie sie kaum in einem

[7]) Mały Rocznik Statystyczny. 1939. S. 192.

[8]) Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 1937, Stat. d. deutschen Reichs. d. 522 II, S. 162.

anderen Lande zu finden ist. Im Jahre 1935 wurden nach polnischen Berechnungen 98,9 v. H. sämtlicher tonnenkilometrischen Leistungen auf der Bahn abgewickelt, dagegen nur 0,7 v. H. durch die Binnenschiffahrt und 0,4 v. H. durch Kraftwagenverkehr. Im gleichen Jahre entfielen in Deutschland und in Frankreich 70,9 v. H. bzw. 69,6 v. H. auf die Eisenbahnen, 25,1 v. H. bzw. 17,7 v. H. auf die Binnenschiffahrt und 4,0 v. H. bzw. 12 7 v. H. auf den Kraftwagenverkehr[9]). Daher scheint der polnische Binnenschiffsdurchgangsverkehr mit einer Gütermenge von 94,602 t im Jahre 1938 und 90,244 t im Vorjahre[10]) sehr hoch, auch wenn er nicht im entferntesten an die entsprechenden deutschen Durchfuhrmengen, die sich 1937 auf 3,26 Mill. t beliefen[11]), heranreicht. Immerhin ergibt sich so für das ehemalige Polen auf beiden Hauptverkehrsträgern (der Kraftwagenverkehr dürfte demgegenüber quantitativ eine mindere Rolle spielen) ein Durchgangsverkehr von 6,0 bzw. 5,9 Mill. t in den Jahren 1938 und 1937 gegenüber 4,7 Mill. t (3,8 Mill. t) im Altreich 1937 (bzw. 1936).

Dieser Unterschied muss um so mehr auffallen, wenn folgende Überlegung angestellt wird: Grundsätzlich muss die Bedeutung des Durchgangsverkehrs von vier Umständen abhängen, nämlich von der verkehrsgeographischen Lage eines Landes, von dem Grade und der Art der wirtschaftlichen Entwicklung seiner Nachbarn, von dem Willen der Staatsführung, den Verkehr zwischen den Nachbarn zu vermitteln, und von dem Zustande der Verkehrswege. Die geographische Lage des ehem. Polen, das ähnlich wie das Reich inmitten des Kontinents gelegen war und Anteil an der Küste hatte, war für den Durchgangsverkehr nicht ungünstig. Die Wirtschaftsstruktur der Nachbarländer hätte ebenfalls einen lebhaften Durchgangsverkehr begründen können, da insbesondere zwischen dem rohstoffreichen Russland und dem Reich ein lebhafter Austausch denkbar war. Dieser Austausch war aber, nachdem er im Jahre 1931 mit 3,8 Mill. t seinen Höhepunkt erreicht hatte[12]), auf ein ganz geringes Mass zusammengeschrumpft. War hierzu die besonrede Wirtschaftsform des bolschewistischen Russland der Anlass gewesen, so führte die vollkommen durchgeführte Monopolisierung des sowjetischen Aussenhandels dazu, dass aus dem hermetisch abgeschlossenen Lande nur wenige Tore in das Ausland führten. Vor allem waren dazu die Seehäfen ausersehen, während der Eisenbahnverkehr, der als Durchgangsverkehr durch das ehem. Polen in Frage kam, weniger Beachtung fand. Gleichzeitig waren die verschiedenen Spurweiten der russischen und der mitteleuropäischen Bahnen dem Verkehr hinderlich. Der Oberbau der polnischen Bahnen war zumeist nicht in bestem Zustand, Wasserstrassen fielen als Vermittler eines Durchgangsverkehrs aus, da sie, mit Ausnahme der vordem deutschen Teile der Weichsel, der Netze und der Warthe für einen neuzeitlichen Binnenschiffsverkehr nicht ausgebaut waren. Vor allem aber war der polnische Staat an einer Entwicklung des Landtransits nicht interessiert, insbesondere des in Breitengradrichtung verlaufenden. Polen wollte nicht Binnenland, sondern Küstenland sein. Sein ganzer Verkehr wurde, wie auch des näheren zu zeigen sein wird, auf die Linie Kattowitz—Gotenhafen, allenfalls noch auf die Linie Lemberg—Lublin—Warschau—Gotenhafen abgestellt. Den uralten und auch in der Zeit von 1919 bis 1939 häufig diskutierten polnischen Traum, diese zweite Linie durch die Verbindung mit Rumänien zu einer neuen europäischen Verkehrsachse vom Schwarzen Meer zur Ostsee auszubauen, vermochte der polnische Staat nicht zu verwirklichen. Nur soweit der Transitverkehr auf einer dieser beiden Linien verlief, war er vom polnischen Staat erwünscht, doch vermochte er sich gerade hier nicht zu entwickeln. So lag Polen, dem politischen Schicksal, aber auch seinem eigenen Willen gemäss, trotz seiner geographischen Lage am Rande des europäischen Verkehrsnetzes, konnte also kein wirkliches Durchgangsland werden. Da überdies während der längsten Zeit des Bestehens der polnischen Republik deren Handelsbeziehungen zu wichtigen Nachbarn, so zum Reich, zu Litauen,

---

[9]) Lopuszynski, M., Podstawy Rozwoju Sieci Komunikacyjnej w Polsce, Warschau 1939, S. 470 ff.
[10]) Statystyka Przewozów na drogach wodnych śródlądowych 1938, Statystyka Polski, Seria C, Teil 107, S. 26.
[11]) Die Binnenschiffahrt im Jahre 1937, Stat. d. Dtsch. Reiches, Bd 523, S. 324.
[12]) Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands 1931, Ergänzungsheft I.

zur Sowjetunion und zur Tschechoslowakei, durch politische Spannungen belastet waren, glich diese Randlage fast einer Isolierung im europäischen Binnenverkehr.

So war denn auch der Hauptteil des oben ausgewiesenen Transits gar kein wirklicher Durchgangsverkehr. Im Jahre 1938 waren etwa 75 v. H., in den vorhergehenden Jahren 66—70 v. H. der als Transit angegebenen Gütermenge innerdeutscher Verkehr, der wegen der Abreissung Ostpreussens vom Reich den Korridor benutzen musste. Auf diesen Verkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Reich entfiel der gesamte Binnenschiffsdurchgangsverkehr, dazu fast drei Viertel des Eisenbahnverkehrs. Die verbleibenden Mengen, die sich in den Jahren 1936—1938 im gewöhnlichen Güterverkehr (ohne Eilgüterverkehr) auf 1,1 Mill. t, 2,0 Mill. t und 1,5 Mill. t stellen[13]), sind indessen noch immer nicht mit den Zahlen von 3,8 Mill. t bzw. 4,7 Mill. t 1936 bzw. 1937 für das Reich zu vergleichen, da die polnischen Zahlen im Gegensatz zu den deutschen den ganzen Auslandsverkehr der Häfen umfassen. Rechnen wir den Auslandsverkehr der deutschen Seehäfen, der 1937 auf der Eisenbahn 4,2 Mill. t[14]) und auf dem Binnenschiff 1,4 Mill. t betrug[15]), zu den deutschen Transitzahlen hinzu, so erhalten wir in diesem für das ehemalige Polen günstigsten Vergleichsjahr ein Verhältnis von 1:5 zwischen den Transitmengen Polens und des Reichs. Auch das ist noch sehr viel für das ehemalige Polen.

Unter den nach Ausschaltung des innerdeutschen Verkehrs verbleibenden Durchfuhrmengen im ehemaligen Polen sind deutlich vier Hauptrichtungen zu unterscheiden: Der Verkehr zwischen der Tschechoslowakei und den Seehäfen Danzig und Gotenhafen, der Verkehr zwischen Reich und Rumänien, der Verkehr zwischen Rumänien und den Ostseehäfen sowie der Verkehr zwischen der Tschechoslowakei und Rumänien bzw. der Sowjetunion. Der im Jahre 1937 recht lebhafte Verkehr aus der Sowjetunion nach der Tschechoslowakei hatte 1938 fast aufgehört, wie solch sprunghafte Änderung von Umfang, Richtung und Art des Aussenhandels ja im Wesen der sowjetischen Aussenhandelspolitik lag.

Tabelle 2:

Richtung des Durchfuhrverkehrs durch das ehem. Polen und Danzig 1938 (ohne innerdeutschen Verkehr).

Durchfuhrverkehr ohne Eilverkehr in 1000 t[16])

aus	nach	Gesamt 1937	Gesamt 1938	Seehäfen*)	Deutsches Reich	Lettland	UdSSR	Rumänien	Tschechoslowakei
Gesamt 1937		1.956,0	*	590,3	241,3	0,0	14,8	42,7	1.066,9
Gesamt 1938		*	1.486,6	400,1	248,9	2,6	9,3	47,3	778,4
Seehäfen*)		844,4	793,3	*	39,7	0,0	0,0	3,5	750,1
Deutsches Reich		37,8	48,2	18,2	*	0,0	0,2	29,6	0,2
Lettland		1,3	1,4	—	—	*	—	0,1	1,3
UdSSR		230,2	8,7	—	0,4	—	*	—	8,3
Rumänien		360,4	274,7	46,7	208,0	1,5	—	*	18,5
Tschechoslowakei		481,9	360,3	335,2	0,8	1,1	9,1	14,1	*

[13]) Mały Rocznik. 1939, S. 193.
[14]) Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 1937. a. a. O. S. 175.
[15]) Die Binnenschiffahrt 1937. a. a. O. S. 336.
[16]) Maly Rocznik 1939, a. a. O. S. 194.
*) Gotenhafen und Danzig.

Der bedeutendste der Durchgangswege, der fast drei Viertel des gesamten Durchgangsverkehrs durch das ehemalige Polen ausmacht, ist der Verkehr zwischen der ehem. Tschechoslowakei und den Seehäfen Gotenhafen und Danzig. 335.200 t gingen im Jahre 1938 aus der damaligen Tschechoslowakei nach den Seehäfen, 750.100 t wurden auf dem umgekehrten Weg verladen. Dabei war in diesem Jahre der Verkehr durch die Sudetenkrise und ihre Lösung schon erheblich beeinträchtigt. Die Grösse dieses Durchgangsverkehrs von fast 1,1 Mill. t, der im wesentlichen die Kohlenmagistrale benutzte, ist ein Erfolg der polnischen Tarifpolitik, die ohne jede Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit zugunsten der Seehäfen betrieben wurde. Es ist aus vielen Untersuchungen her bekannt, in welchem Umfange der Verkehr zwischen Oberschlesien und Seehäfen subventioniert wurde. Polnische Fachleute errechneten bereits für das Jahr 1929, als die Kohlenmagistrale also noch gar nicht existierte, einen Verlust von rd. 60 Mill. Zloty allein für den Kohlen-, Schrott- und Erzverkehr zwischen Oberschlesien und den Häfen[17]). War schon für den innerpolnischen Verkehr die Verkehrslenkung über die Magistrale nicht natürlich, da sie sehr bedeutende Verkehrsumwege mit sich brachte[18]), so galt das in noch grösserem Umfange für den Durchfuhrverkehr von der Tschechoslowakei nach den Seehäfen[19]). „Im Dienste einer Ideologie, über die ein Werturteil hier nicht gefällt werden soll, und aus Gründen, die ökonomischen Erwägungen nicht mehr zugängig sind, werden hier Umschichtungen und Umlenkungen des Verkehrs vorgenommen, von denen man sich nur fragt, wie lange die sie tragende Volkswirtschaft sie aus eigenen Kräften wird aufrecht erhalten können“[20]).

Es ist daher damit zu rechnen, dass dieser Verkehr nach der Neuordnung Europas in Fortfall kommt. Der Transitverkehr von der ehemaligen Tschechoslowakei nach Gotenhafen und Danzig berührte aber das Gebiet des heutigen Generalgouvernements so gut wie gar nicht, so dass hier für den Durchgangsverkehr durch das Generalgouvernement kein Ausfall entsteht. Anders der Durchgangsverkehr zwischen Ostrumänien und den Seehäfen, für den die gleichen Voraussetzungen vorliegen und der daher ebenfalls kaum eine Fortsetzung in der bisherigen Art finden wird. Im Gegensatz zum tschechoslowakischen hat jedoch dieser rumänische Verkehr keinen bedeutenden Umfang angenommen, im Jahre 1938 wurden hier im Hin- und Rückweg nur 50.100 t transportiert. Der Ausfall ist also gleichfalls nicht bedeutend.

Mithin verbleibt von den schon im ehemaligen Polen genutzten Durchgangswegen für das Generalgouvernement nur der, der längs durch Galizien führt. Hier oder hauptsächlich hier wurden im Jahre 1938 transportiert: von Rumänien nach dem Reich 208.000 t und auf umgekehrtem Weg 29.600 t, von Rumänien nach der ehem. Tschechoslowakei 18.500 t und umgekehrt 14.100 t, von der ehem. Tschechoslowakei nach der Sowjetunion 9.100 t und umgekehrt 8.300 t; zusammen ergibt das für 1938, in dem hier wegen des Fortfalls des vordem sehr bedeutenden russisch-tschechischen Verkehrs nur die Hälfte der Vorjahrsmenge erreicht wurde, die immerhin beachtliche Durchfuhrmenge von 287.600 t. Die verbleibenden Transitmengen sind, bis auf den Verkehr von 57.900 t zwischen dem Reich und den Seehäfen, ohne Bedeutung, sie erreichten 1938 nur die Menge von insgesamt 5.600 t.

---

[17]) Sztolcmann, S. und Krzyzanowski, A., Koszty własne Przewozów na linjach normalnotorowych Polskich kolei Panstwowych, Warschau 1928 und 1931.

[18]) Meinhold, H., Die verkehrspolitische Bedeutung der Weichsel im deutschen Ostraum, Jahrbuch des Instituts für Deutsche Ostarbeit 1941, Krakau 1941.

[19]) Hackenberg, A. W., Die polnische Kohlenmagistrale, Jahresbericht 1938 der Schles. Gesellschaft für Erdkunde. 1939, S. 67 ff.

[20]) Seraphim, P. H., Die Tarifpolitik der polnischen Eisenbahnen, in „Die Oberschlesische Wirtschaft“ Gleiwitz 1931, H. 5.

Die Zusammensetzung dieses Transits nach Gütern[21]) weist darauf hin, dass es sich zu einem sehr bedeutenden Teil um Verkehr von und nach dem grossen oberschlesischen Industriebezirk handelt, an dem nicht nur Deutschland durch West-Oberschlesien, sondern auch die ehemalige Tschechoslowakei durch den Bezirk Teschen beteiligt war. Von den 1.956.000 t Güter, die im Jahre 1937 als Durchfuhr das ehemalige Polen passierten, entfielen 172.000 t auf Kohle und Koks, 299.000 t auf Holz und Holzwaren, 850.000 t auf verschiedene Erze, 67.000 t auf Düngemittel und 560.000 t auf verschiedene Güter[22]). Davon dürften die Erze den Hauptteil der Durchfuhr zwischen dem Teschener Land und den Seehäfen, von der ja der Hauptteil in Richtung nach Teschen ging, ausgemacht haben, ein Teil der übrigen Güter dürfte ebenfalls als tschechische Ausfuhr auf diesen für das Generalgouvernement nicht bedeutsamen Durchfuhrweg entfallen sein. Die anderen Güter, also Kohle und Koks, Holz und Holzwaren, Düngemittel und der restliche Teil der verschiedenen Güter dürften dagegen die Durchfuhr durch Galizien ausgemacht haben, also den einzigen Teil der ehemals polnischen Durchfuhr, an den bei der Betrachtung der Transitfunktion des Generalgouvernements als historischer Ausgangspunkt anzuknüpfen ist.

Wenn allerdings die innere Verkehrsverflechtung in Polen gross gewesen wäre, müssten aus dem früher innerpolnischen Verkehr noch Verkehrsbeziehungen vorhanden sein, die als Durchgangsverkehr durch das Generalgouvernement zu gelten hätten, nämlich die Verkehrsbeziehungen des ehemaligen Nordostpolen, das jenseits des Generalgouvernements geblieben ist, mit den zum Reich gekommenen Ostgebieten. Eine Aufgliederung des Binnenverkehrs im ehemaligen Polen, der wie eingangs bemerkt zu 99 v. H. auf der Eisenbahn abgewickelt wurde, zeigt aber, dass diese Beziehungen nicht sehr eng waren. Im Jahre 1937 entfielen von 54.361.584 t innerpolnischen Eisenbahngüterverkehr 13.285.657 t auf den Lokalverkehr innerhalb der einzelnen Wojewodschaften. Zwischen den westlichen, im wesentlichen zum Reich gekommenen Wojewodschaften bzw. von diesen ins Ausland wurden 17.838.459 t Güter transportiert. Innerhalb der im wesentlichen zum Generalgouvernement gekommenen Wojewodschaften (einschl. Ostgalizien), also als innerer Verkehr im Gebiet des Generalgouvernements ausser dem Lokalverkehr, wurden 4.992.318 t verladen, zwischen diesen und den Westgebieten weitere 12.872.735 t, von hier ins Ausland 782.188 t, während zwischen den nordöstlichen Wojewodschaften ein Verkehr von 553.952 t und vom Nordosten nach dem Gebiet des Generalgouvernements von 2.081.058 t abgewickelt wurde. Eine wirklich enge Verkehrsbeziehung bestand also nur zwischen den bis zum Weltkrieg dem Reich zugehörenden, wirtschaftlich hochentwickelten Gebieten selbst, sowie zwischen diesen und den Wojewodschaften, die heute das Generalgouvernement bilden. Es bestätigt sich also wohl das Bild einer engen Abhängigkeit des Generalgouvernements vom Reich, doch bleibt als Verkehr, der heute allenfalls Durchfuhr sein könnte, nur mehr ein Rest von 1.955.217 t[23]). Davon waren 49.420 t Versand verschiedenster Güter von den Seehäfen Danzig und Gotenhafen nach Nordostpolen, 514.417 t (davon 457.164 t Holz und Holzwaren) Versand vom Nordosten in die Häfen. Da dieser Verkehr, genau wie der von Oberschlesien ausgehende, nur durch grosse Verkehrssubventionen von Königsberg und Memel, den natürlichen Vorhäfen dieses Gebietes, nach Danzig und Gotenhafen umgelenkt werden konnte[24]), ist seine Wiederaufnahme nicht zu vermuten. Dagegen kann der Hauptteil dieses restlichen Verkehrs auch in Zukunft bestehen bleiben bzw. sogar einen Ausbau erfahren, nämlich der Verkehr zwischen dem Nord-

---

[21]) Leider ist die Zusammensetzung, auch in: Zestawienie ogólne przewozu Towarów na polskich kolejach Państwowych za rok 1937, Warschau 1939, Tabelle 2 und 7, nur roh und vor allem nicht nach einzelnen Transitwegen untergliedert erfasst.

[22]) Mały Rocznik 1939. S. 194.

[23]) Zestawienie ogólne przewozu Towarów na PKP za rok 1937, Warschau 1939, S. 130 ff.

[24]) Hackenberg, a. a. O., und Seraphim, P. H., Das Eisenbahnwesen Polens, in „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", Berlin 1931, S. 607 ff.

osten und Oberschlesien. Im Jahre 1937 wurden von Oberschlesien nach dem Nordosten 498.461 t Güter auf dem Eisenbahnwege versandt, davon 435.659 t Mineralien (Kohle). In umgekehrter Richtung gingen 331.103 t Güter, davon 168.632 t Holz und 104.979 t Steine aus den grossen Steinbrüchen zwischen Sarny und Rokitno.

Die Betrachtung der Verkehrsbeziehungen in der Zeit vor Ausbruch des gegenwärtigen Krieges zeigt, dass trotz der wirtschaftlich ungünstigen Vorbedingungen schon damals ein Durchgangsverkehr durch das Gebiet des heutigen Generalgouvernements vorhanden war, der ohne den wirtschaftlich nicht zu rechtfertigenden Durchgangsverkehr zu den Seehäfen Danzig und Gotenhafen mit 2 bis 2,5 Mill. t eine recht beachtliche Grösse hatte. Anlass zu diesem Durchfuhrverkehr war vor allem die Lage zwischen dem grossen, heute politisch vereinigten Industriegebiet Oberschlesiens und den rohstoff-, vor allem holzreichen, aber kohle- und industriearmen landwirtschaftlichen Überschussgebieten des Ostens. So waren auch Kohle, Holz, Düngemittel und Industrieprodukte die Hauptgüter des Durchgangsverkehrs. Durch die politische und wirtschaftliche Auflockerung des Ostens, dessen Hauptteil bisher durch die straffe Zentralisierung der Wirtschaft in der Sowjetunion und durch deren Feindschaft zum Reich dem Austauschverkehr weitgehend entzogen war, auf der einen Seite und dadurch, dass hinter dem geeinten oberschlesischen Industriegebiet heute die gesamte Wirtschaftskraft des hochindustrialisierten Deutschen Reiches steht, auf der anderen sind nunmehr die Vorbedingungen dafür gegeben, dass dieser Durchgangsverkehr noch viel bedeutendere Ausmasse erhält. Voraussetzung dafür ist aber, dass für diesen Durchgangsverkehr die nötigen Verkehrswege geschaffen werden.

III. DIE WEGE DER DURCHFUHR DURCH DAS GENERALGOUVERNEMENT

Die Länder, die für einen Durchgangsverkehr durch das Generalgouvernement in Frage kommen, sind auf der einen Seite, im Westen und Norden, das Reich, auf der anderen Seite im Nordosten das weissrussische und evtl. dahinter das litauische Gebiet, im Südosten die Nord- und Westukraine und von Rumänien das Buchenland und Bessarabien. Die Slowakei im Süden, die durch die Karpaten vom Generalgouvernement getrennt ist, kommt weniger in Betracht. Während im Osten, der im ganzen agraren oder forstwirtschaftlichen Struktur der Länder entsprechend, die ganzen Gebiete als Ausgangs- bzw. Endpunkte des Durchgangsverkehrs hingestellt werden können, sind im Westen drei solche Punkte anzunehmen: Oberschlesien als östlichstes Industriegebiet des Reiches, über das zudem auch der Verkehr aus Süddeutschland nach dem Osten geht, die Reichshauptstadt als Sammelpunkt des Verkehrs aus den mittel- und westdeutschen Industriegebieten und, an der Mündung der Weichsel, Danzig als natürlicher Seehafen des Weichselstromgebietes.

Dementsprechend kommen folgende Bahnlinien für die Vermittlung des Durchgangsverkehrs in Frage: 1. Als Verbindung von Oberschlesien nach der Ukraine, dem Buchenland und Bessarabien die Bahnlinie Kattowitz—Krakau—Lemberg, von dort über Stanislawow nach Tschernowitz und über Tarnopol bzw. Rowne nach Kiew. Von diesen Bahnlinien, die sämtlich bereits vor dem Weltkrieg bestanden, sind die östlich von Lemberg bisher nur eingleisig. 2. Als Verbindungen von Oberschlesien nach Nordosten die Linien über Tschenstochau—Warschau—Bialystok, über Kielce—Radom—Demblin—Lukow, von dort über Siedlce—Wolkowysk nach Minsk und über Brest-Litowsk nach Minsk und nach Gomel über Pinsk. Von diesen Verbindungen, die sämtlich bereits vor dem Weltkrieg als Durchgangsverbindungen und als strategische Bahnen von Bedeutung waren, ist nur das wichtige Zwischenstück von Demblin nach Lukow, die Linie von Bialystok nach Baranowice und die Linie von Brest nach Pinsk nicht zweigleisig ausgebaut. 3. Als Verbindung von Berlin nach der Ukraine entweder der Weg über Oberschlesien oder der (gleichzeitig nach Nordosten zielende) über Posen—Warschau, zwischen welchen Städten ein

Institut für Deutsche Ostarbeit Krakau, Sektion Wirtschaft

nach 1918 erbautes Zwischenstück noch eingleisig ist. Die direkte zweigleisige Verbindung von Danzig nach Warschau schliesst Danzig an, doch fehlt hier von Warschau aus noch eine gute Verbindung nach Südosten. Vor allem die Verbindung Lublin—Lemberg bedarf noch des Ausbaues, auch die Mittelstrecke über Lublin nach Kowel ist mit Ausnahme kleiner Streckenteile noch eingleisig, die Oststrecke Warschau—Brest—Pinsk von Brest an ebenfalls. Königsberg ist durch die von Bialystok an zweigleisige Strecke Königsberg—Bialystok—Brest—Kowel mit dem Südosten verbunden. 4. Wenn Warschau als Knotenpunkt entlastet werden soll, ist als wichtige Verbindung vom Reich nach dem Südosten noch die Strecke über Litzmannstadt—Starzysko Kamienna—Przemysl nach Lemberg wichtig, die von Koluszki bei Litzmannstadt bis Jaroslau eingleisig ist. So ist ein Eisenbahnnetz zur Vermittlung des Durchgangsverkehrs in den Grundzügen vorhanden, doch bedarf es noch an vielen Stellen des Ausbaues, insbesondere der Anlage eines zweiten Gleises. Da die ehemals russischen Strecken bereits in den Jahren 1915 und 1916 durchweg von der deutschen Heeresleitung auf Normalspur umgenagelt wurden, sind von dieser Seite, wenigstens westlich der ehemaligen Interessengrenze von 1939, keine Schwierigkeiten vorhanden[25]).

Als hauptsächliche Knotenpunkte des Eisenbahndurchgangsverkehrs zeichnen sich demnach ab Warschau, Starzysko Kamienna und Lemberg, dazu nordöstlich der bisherigen Interessengrenze Bialystok, Brest-Litowsk und Kowel. Besonders die Knotenpunkte Warschau und Starzysko Kamienna können für die wirtschaftliche Entwicklung des Generalgouvernements von Bedeutung werden. Hier kreuzen sich die in ihrer gütermässigen Zusammensetzung verschiedenarti-

[25]) Vgl. Rühling, R., Eisenbahngeographie Polens, Dresden 1935, Karte 1 und S. 28.

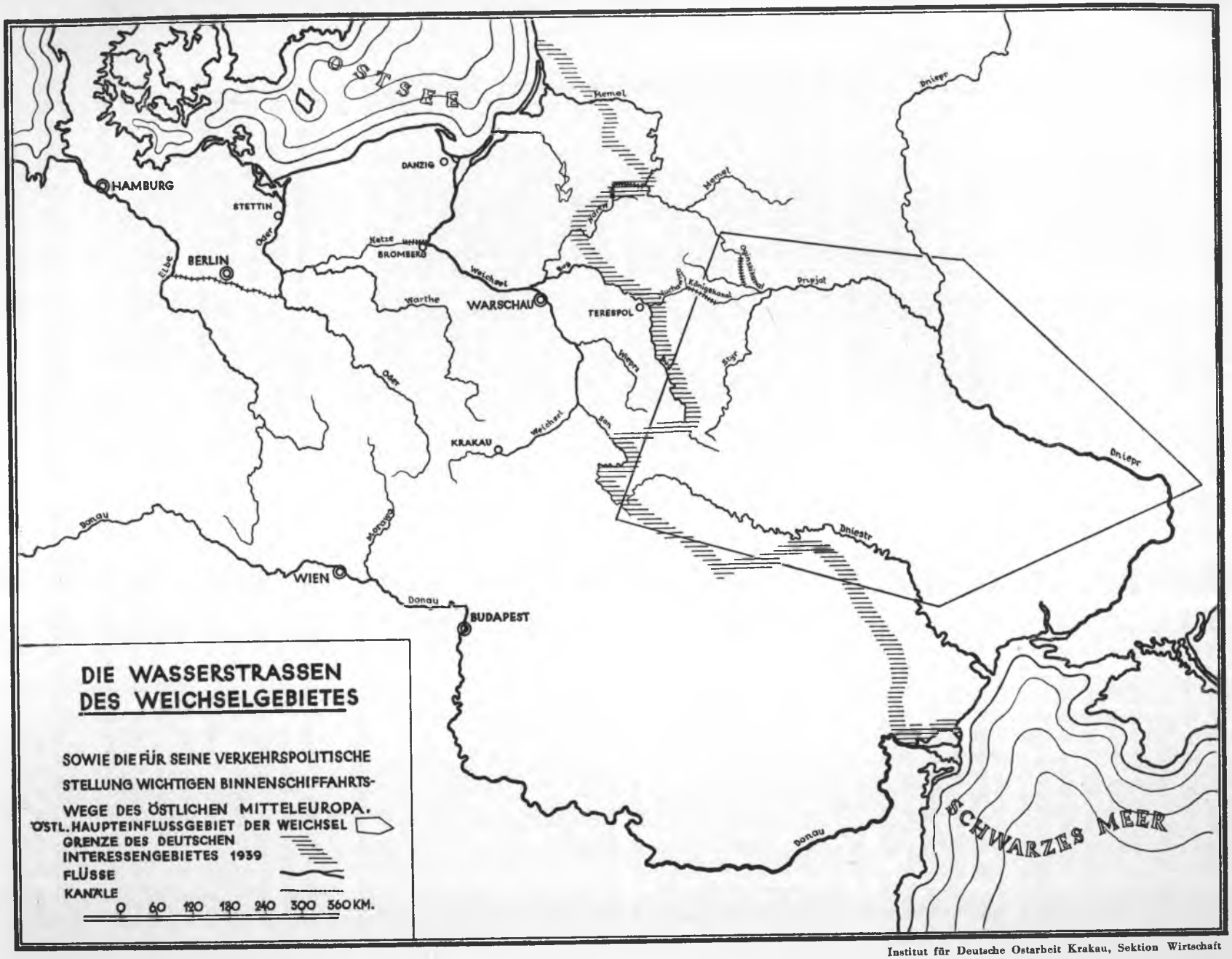
gen Durchgangslinien von Südost nach Nordwest und von Südwest nach Nordost an Stellen, die schon für die Verarbeitung relativ günstige Vorbedingungen bieten, Warschau durch eine vielfältige Verarbeitungsindustrie, das Gebiet um Starzysko Kamienna durch eine Industrie, deren Entstehen durch das Vorhandensein einer heimischen Rohstoffbasis angeregt wurde. Zwar ist diese Rohstoffbasis an sich nicht bedeutend, mag jedoch, wenn die Güterströme des Durchgangsverkehrs hinzukommen, als auslösendes Moment an Bedeutung gewinnen.

Von grösserer Wichtigkeit als der Eisenbahndurchgangsverkehr mag jedoch in der Zukunft der Durchgangsverkehr auf dem Binnenschiffahrtswege werden. Zwar erfasst der Eisenbahnverkehr durch das Generalgouvernement ein weit grösseres Gebiet, nämlich fast das ganze bisherige Gebiet der Sowjetunion, da mit Ausnahme der Strecke über Königsberg—Kauen nach Petersburg und Moskau alle wichtigen Eisenbahnlinien nördlich der Karpaten das Generalgouvernement durchqueren. Um so intensiver aber muss der Binnenschiffsverkehr das engere, von Pripjet, Dnjepr und Dnjestr durchflossene Gebiet an den Westen heranziehen, da diese grossenteils sehr fruchtbaren Gebiete sonst, wenigstens in Beziehung auf den Massengutverkehr, durch die Neuordnung des östlichen Europa leicht in eine verkehrstote Lage geraten können.

Zweifellos wird die durch den Russlandfeldzug eingeleitete Neuordnung der osteuropäischen Gebiete, in welcher Form sie auch im Einzelnen vor sich gehen mag, nicht nur eine Auflockerung des bisher straff zentralisierten osteuropäischen „Grossraumes" mit sich bringen, sondern auch eine engere Verflechtung der einzelnen Teile dieses Wirtschaftsraumes mit Mitteleuropa. Zum Träger solcher engeren Verbindung ist für die meisten Gebiete die Seeschiffahrt hervorragend geeignet. Über das Weisse Meer und vor allem über Petersburg ist das ganze nördliche Russland zu erreichen, über das Schwarze Meer der mittlere und östliche Teil der Ukraine. Der Einflussbereich beider Seewege trifft sich, man kann hier von einer durch das zentralrussische Kanalsystem vermittelten Zangenbildung sprechen, südöstlich von Moskau. Innerhalb dieser Zange verbleibt aber ein von ihr nicht erfasstes grosses Gebiet, nämlich Weissrussland und die Nordwestukraine, also das Gebiet etwa zwischen den Städten Lemberg, Tschernowitz, Dnjepropetrowsk, Smolensk und Minsk, dessen Mittelpunkt Kiew ist. Dieses Gebiet kann zwar ebenfalls, und zwar durch Dnjepr und Dnjestr, mit dem Schwarzen Meer in Verbindung kommen und dadurch Anschluss an den Seeweg über das Mittelmeer nach Mitteleuropa erhalten. Eine Betrachtung der Entfernungen zeigt aber, dass seine Erschliessung, soweit sie nicht auf dem Eisenbahnwege durch das Generalgouvernement erfolgt, am natürlichsten auf dem Binnenschiffahrtswege mit Hilfe einer Verbindung der Weichsel mit Dnjepr und Dnjestr erreicht werden kann.

Zwischen Weichsel und Dnjepr besteht an sich schon seit längerem eine Wasserverbindung, nämlich über Bug, Muchawiec, Königskanal und Pripjet. Von diesen Wasserstrassen waren aber bis 1939 Bug, Muchawiec und Königskanal nur mit Schiffen von weniger als 200 t befahrbar, vom Pripjet der grösste Teil ebenfalls[26]). Wirtschaftlich ist heute eine Binnenschiffahrt nur noch mit 1000 t-Kähnen, allenfalls mit 600 t-Kähnen zu betreiben, ein Schiffstyp, der auch die Anschlusstrecke der Weichsel von der Bugmündung bis zum Weichselknie bei Bromberg nicht mehr befahren kann, jedenfalls nicht bei voller Beladung. Überdies sind selbst diese Angaben in Zweifel zu ziehen, da bei ihnen, die auf polnischen Unterlagen beruhen, die „angegebene Länge über die Schiffbarkeit für Fahrzeuge unter 200 t bei weitem übertrieben ist"[27]). Über

[26]) Hahn, W., Die verkehrspolitische Bedeutung und der Ausbau der polnischen Wasserstrassen, Jahresbericht 1938 der Schles. Gesellschaft für Erdkunde a. a. O. S. 19, dort zitiert nach Tillinger, T., Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce, in Gospodarka Wodna 1936, No. 3, S. 84.
[27]) Hahn, W., a. a. O. S. 18.



Institut für Deutsche Ostarbeit Krakau, Sektion Wirtschaft

den Zustand des Königskanals bemerkte der polnische Wasserbaufachmann Tillinger: „Der Königskanal, der die Weichsel mit dem Dnjepr über den Bug und den Pripjet verbindet, wird in der Zukunft nach einem zweckmässigen Umbau grosse Bedeutung als eine der hauptsächlichsten Wasserverkehrsadern Europas haben. Jedoch kann er in seinem heutigen Zustand, da er nicht einmal Kammerschleusen, sondern nur Wehre besitzt, nur der Holzflösserei dienen“[28]). Seit 1939 sind durch die Sowjetrussen aus strategischen Gründen Verbesserungen vorgenommen worden. Damit wurde jedoch noch nichts daran geändert, dass die Strecke im ganzen nur mit kleineren Schiffen zu befahren ist, weil in grossen Zwischenstücken, insbesondere an Muchawiec und Bug der Ausbau fehlt.

So ist eine grundlegende Kanalisierung bzw. Schiffbarmachung sämtlicher Flüsse, die diese Wasserstrasse bilden, erforderlich, wenn tatsächlich hier ein neuer Verkehrsweg entstehen soll, der das Dnjeprgebiet mit dem europäischen Wasserstrassennetz verbindet. Es ist kein Zweifel, dass die Durchführung eines solchen Vorhabens beträchtliche Schwierigkeiten bietet. Alle in dieser Richtung gehenden Vorhaben sind in Polen allein daran gescheitert, dass nicht einmal die nötigen Mittel für die Regulierung der Weichsel aufgebracht werden konnten. Es muss aber, wenn die Verbindung des mitteleuropäischen Wasserstrassennetzes mit dem Dnjepr erreicht werden soll, nicht nur die ganze Weichsel von der Pszemszamündung bis nach Danzig ausgebaut werden, und zwar möglichst für 1000 t-Kähne, es wird auch eine Verbindung von Weichsel und Oder in Verlängerung des Oder—Donaukanals, eine Regulierung des Bug und tunlichst, um eine gerade Wasserstrasse von Oberschlesien zum Osten zu schaffen, die Durchführung des Projekts einer Verbindung der mittleren Weichsel und des Bug über den Wieprz nötig. Die Notwendigkeit dieser Arbeiten ist aber nur eine Folge der unglaublichen Vernachlässigung der Weichselschiffahrt nicht nur in der russischen, sondern auch in der polnischen Zeit. Die Weichsel, die mit einem Einzugsgebiet von 200.000 qkm an dritter Stelle unter den mitteleuropäischen Strömen hinter Donau und Rhein steht und die für die Regulierung nicht ungünstigere Vorbedingungen bietet als die übrigen Ströme Mitteleuropas, ist infolge dieser Vernachlässigung der einzige dieser Ströme, der praktisch nicht schiffbar ist[29]). Es war klar, dass hier wie auf so vielen Gebieten der deutschen Verwaltung sogleich bei der Übernahme des Landes gerade infolge der früheren Vernachlässigung besonders grosse und dringende Aufgaben gestellt waren, deren Bewältigung, der Wichtigkeit der Wasserstrassen zur Erschliessung dieses Landes entsprechend, sogleich in Angriff genommen wurde. Schon um des Weichsellandes selbst willen ist also der Ausbau erforderlich. Die Möglichkeit, auf diese Weise das europäische Wasserstrassennetz bedeutend zu erweitern, und damit die durch den Ostfeldzug notwendiger als bisher gewordene Heranführung weiter Ostgebiete an das Reich macht nur die wirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Auswirkungen eines solchen Ausbaues noch grösser.

Wenn nämlich Tillinger den Königskanal als eine der zukünftig hauptsächlichsten Wasserverkehrsadern Europas bezeichnet, so ist das durchaus nicht übertrieben. Die damit erstehende Wasserstrasse von Bromberg über Modlin, Brest-Litowsk und Kiew nach Dniepropetrowsk ist als eine Fortführung des deutschen Mittellandkanals anzusehen. Dieser, von Duisburg bis Bromberg bisher in der Luftlinie 1200 km lang, wird damit bis Dniepropetrowsk um 1500 auf 2700 km verlängert. Dieser Mittellandwasserweg ist, ganz abgesehen von seiner speziellen Bedeutung für die Erschliessung der Ostgebiete, geeignet, eine der wichtigsten Kraftlinien des in Bildung begriffenen europäischen Wirtschaftsgrossraumes zu werden. Die Rolle, welche die Weichsel im Zuge dieser Wasserstrasse spielen wird, liegt auf der Hand. War sie bis zum Jahre 1939 ohne

---

[28]) Tillinger, T., Rola sztucznych drog wodnych w Polsce, in Gospodarka Wodna, 1935, Nr. 1. S. 12, deutsch nach Hahn, W., a. a. O. S. 40.

[29]) Rehder, P., Die Verkehrsentwicklung auf der Weichsel, in Winkel, R., Die Weichsel, Leipzig 1939, S. 153 ff.

Zusammenhang mit dem europäischen Wasserstrassennetz und schied sie auch wegen der Vernachlässigung des Stromes selbst als Verkehrsweg praktisch aus, so wurde mit dem Polenfeldzug die künstliche Barre, die Polen um seiner Seegeltung willen nach Westen errichtet hatte, zerbrochen. Die Weichsel wurde damit an den Rand des deutschen Wasserstrassennetzes, dessen östlichen Teil sie bilden musste, herangerückt. Planungen wie die Schiffbarmachung der Weichsel selbst sowie der Bau einer Oder—Weichselverbindung und die Verbesserung des Bromberger Kanals zogen die Folgerungen aus dieser Lage. Der Russlandfeldzug bedeutete in dieser Beziehung einen weiteren Schritt. Wohl hätte die Weichsel, selbst wenn die Interessengrenze von 1939 länger in Geltung geblieben wäre, auch Träger eines deutsch-russischen Durchgangsverkehrs werden können. Doch blieb sie im wesentlichen in der Randstellung, zumal die wichtigsten nach Osten weiterführenden Verbindungen ausserhalb des deutschen Machtbereiches lagen und daher nicht vom Reich geplant werden konnten. Nunmehr aber ist durch die gesteigerte Notwendigkeit, die Ostgebiete an das Kernland des Grossraumes heranzuführen, die Weichsel in eine zentrale Stellung gerückt, ähnlich der von Rhein, Elbe, Oder und Donau. Zusammen mit diesen vier Strömen bildet sie in Zukunft die Grundlage eines Wasserstrassennetzes, das in seinen Ausmassen durchaus den Charakter eines Grossraumverkehrsnetzes trägt.

Zur Vervollständigung dieses Netzes dienen zwei weitere Kanäle, die seit längerem geplant sind. Die Herstellung eines Oder—Weichselkanals in Verlängerung des Oder—Donaukanals erwies sich schon bei der durch den Polenfeldzug geschaffenen Lage als notwendig, um das Weichselland von Krakau bis Warschau mit Oberschlesien und mit dem Donaugebiet zu verbinden. Nunmehr liegen auch diese Kanäle im Zuge einer zukünftigen Grossraumwasserstrasse, die von Wien über Oberschlesien, Warschau und Brest-Litowsk nach Kiew und Dniepropetrowsk führt, oder besser noch über die Weichsel und einen Wieprz—Bugkanal ohne den Umweg über Warschau direkt nach Brest-Litowsk und weiter.

Folgen diese beiden Hauptdurchgangswege, der von Bromberg und der von Oberschlesien über Brest-Litowsk, im wesentlichen der durch den grossen Weichselbogen vorgezeichneten West-Ostrichtung, so hat der dritte, ebenfalls durch den Weichselbogen vorgezeichnete, mehr südostwärtige Ausrichtung. Durch eine schon seit Jahrzehnten immer wieder erwogene Kanalverbindung von San und Dnjestr, die aber bisher wegen des Zustandes der Weichsel eine „wirklichkeitsfremde Illusion“[30]) bleiben musste, deutet sich ein grosser Verkehrsweg von dem bisher nur durch die Eisenbahn mit Mitteleuropa verbundenen Ostgalizien über Bromberg nach Danzig und Mitteldeutschland sowie über Krakau nach Oberschlesien und Wien an. Die Herstellung einer solchen Wasserstrasse, die von der Ostsee und insbesondere von Oberschlesien nach dem Dnjestr-Gebiet führt, ist nicht weniger wichtig als die Verbindung mit dem Dniepr-Gebiet. Zunächst kann sie sogar als noch vordringlicher gelten, da sich bisher, wie gezeigt, der Durchgangsverkehr hauptsächlich auf der von ihr verfolgten Linie längs Galizien abwickelte, das Verkehrsbedürfnis bisher hier also am grössten ist. Ausserdem stellt die Weichsel—San—Dnjestr—Verbindung die kürzeste denkbare Binnenwasserstrasse von Oberschlesien und der Reichsmitte nach dem Schwarzmeergebiet dar. Auf die Dauer allerdings wird ihre Bedeutung darunter leiden dass ihr Einflussbereich im Süden durch die Donau, im Norden durch die Dniepr—Weichsel—Verbindung eingeengt wird, die beide ein grösseres Gebiet erschliessen als Dnjestr und Prut.

Das Weichselland ist also bestimmt, im europäischen Grossraum die Rolle eines wichtigen Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsdurchgangslandes zu übernehmen. Gelingt es, an diesen Durchgangsverkehr im Gebiet des grossen Weichselbogens, wo alle diese Westostverbindungen zusammenströmen, eine Verarbeitungswirtschaft mit Hilfe der billigen Arbeitskräfte anzuschliessen, so rückt die Übernahme einer weiteren Durchgangsfunktion in den Bereich des Möglichen.

---

[30]) Hahn, W., a. a. O. S. 49.

Die Weichsel führt schon nahe dem oberschlesischen Industriegebiet so viel Wasser, dass sie dort schiffbar gemacht werden kann. Sie läuft also im Grossen auf einer Strecke, die bisher auf der Kohlenmagistrale von den meisten ostoberschlesischen Ausfuhrgütern genommen wird. Wenn nun die Regulierung der Weichsel durchgeführt sein wird, wird es also nahe liegen, den Verkehr zwischen Oberschlesien und dem Meer teilweise über die Weichsel zu ziehen. Tatsächlich ist aber die Weichsel wenig geeignet zur Vermittlung eines solchen Verkehrs. In Wirklichkeit folgt nämlich der Oberschlesienverkehr, wie die Weiterführung der Transporte über See erweist, nicht der nördlichen, sondern einer nordwestlichen Richtung. Die Polen haben ihn durch die Kohlenmagistrale nur künstlich nach Norden gelenkt. Das gilt selbst für den grössten Teil des Verkehrs mit den Ostseeländern. Da nun die Trennung Oberschlesiens fortgefallen ist, wird der Verkehr also bevorzugt der Oder und den in ihrer Richtung gehenden Eisenbahnlinien folgen. Auch soweit er aber nach Norden geht, wird er nach wie vor die Kohlenmagistrale benutzen, die durch Fertigstellung des zweiten Gleises viel leistungsfähiger werden wird als bisher, es sei denn, dass die Eisenbahntarife, die bisher selbst bei gleich langen Strecken im Ausfuhrverkehr die Bahn begünstigten, so entscheidend geändert werden, dass selbst der grosse Weichselbogen, welcher den Weichselweg gegenüber der Bahn um zwei Drittel verlängert, nicht mehr stört[31]).

Diese Lage kann grundsätzlich durch eine im Anschluss an den Ost—West—Durchgangsverkehr entstehende Verarbeitungsindustrie nicht geändert werden. Die aus der Diskussion über Industrieagglomerationen bekannte Anziehungskraft, die Industriewerke auf den Verkehr ausüben, kann natürlich nicht für den glatten Durchgangsverkehr gelten. Doch ist mit Hilfe dieser Anziehungskraft eine andere Form denkbar, den Verkehr zwischen Oberschlesien und der See für den Weichselverkehr nutzbar zu machen. Es können die von der See nach Oberschlesien und vor allem von Oberschlesien nach der See gerichteten Güter, soweit sie einer Verarbeitung ausserhalb Oberschlesiens oder der Bestimmungsländer des Oberschlesienexports zugänglich sind (was freilich nur für den geringeren Teil, z. B. nicht für die ganze nach Norden gehende Kohle, der Fall ist), sich bereits im Weichselbogen treffen. Hier können sie gemeinsam mit den aus den beiden anderen Richtungen, vom Dnjepr- und vom Dnjestrgebiet, heranströmenden Gütern verarbeitet werden und dann wieder nach den vier Richtungen auseinandergehen. Mit Hilfe des Durchgangsverkehrs und der billigen Arbeitskraft kann also in begrenztem Rahmen das Generalgouvernement Verarbeitungsvorfeld des Reiches, insbesondere Oberschlesiens, im Osten und Nordosten werden. Daraus erwächst eine Möglichkeit, die notwendige Beschäftigung eines Teiles der im Generalgouvernement überschüssigen Arbeitskräfte im Lande selbst zu fördern und damit die Wanderarbeit auf ein tragbares Mass zu begrenzen, gleichzeitig aber doch den gewerblichen Arbeitsmarkt des Reiches zu entlasten. Wie weit von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden kann, hängt von der Art des Durchgangsverkehrs ab und von dem Umfange, in dem die billigeren Arbeitskräfte etwa entstehende Transportkostennachteile ausgleichen können. Beides bedarf einer Spezialuntersuchung für jeden einzelnen Fall, doch lassen sich zu der bereits durchgeführten Betrachtung über die Arbeitskosten noch einige Grundlinien über die Art des Durchgangsverkehrs geben.

IV. DIE STRUKTUR DES DURCHGANGSVERKEHRS UND DIE MÖGLICHKEIT SEINER NUTZUNG

Bei den Erwägungen über den Eisenbahndurchgangsverkehr und seine Hauptlinien, als deren Ausgangspunkte im Osten Bialystok, Brest, Kiew und Lemberg, im Norden und Westen Königsberg, Danzig, Bromberg, Posen und Kattowitz genannt werden können, haben sich fol-

[31]) Zum Beweise dieser Thesen vgl. Meinhold, H., Die verkehrspolitische Bedeutung der Weichsel im deutschen Ostraum; a. a. O.

THE POLISH INSTITUTE AND
SIKORSKI MUSEUM.
366/1

gende Städte als Hauptkreuzungspunkte herausgestellt: Starzysko-Kamienna als Kreuzung der Strecken Posen—Lemberg und Kattowitz—Brest; Warschau als Kreuzung der Strecken Bromberg (bzw. Danzig bzw. Königsberg)—Lemberg und Kiew, Posen—Bialystok bzw. Brest, Kattowitz—Bialystok; daneben Krakau als Teilungspunkt der wichtigsten von Oberschlesien ausgehenden Strecken. Die Binnenwasserstrassen haben sämtlich als Brennpunkte Häfen auf der Weichselstrecke zwischen Warschau und Sandomir. Somit sammeln sich die Durchgangslinien hauptsächlich in dem Teil des Weichselbogens von Krakau über Sandomir bis Warschau, dessen Sehne von der Eisenbahnlinie Krakau—Starzysko Kamienna—Warschau gebildet wird. In diesem Gebiet bestehen also die besten Möglichkeiten für den Anschluss einer Verarbeitungsindustrie an den Durchgangsverkehr. Jeder der vier Hauptpunkte des Gebietes hat dabei besondere Vorteile für sich zu buchen. Krakau liegt in dem am stärksten übervölkerten Teil des ehemaligen Polen und hat daher in Zukunft ein besonders grosses Reservoir freiwerdender Arbeitskräfte. Ausserdem bringt hier die unmittelbare Nähe Oberschlesiens als des wichtigsten Wirtschaftszentrums des deutschen Ostens manche Frachtvorteile mit sich. In Sandomir gelten diese beiden Vorteile ebenfalls, dort allerdings in etwas geringerem Masse. Dafür ist Sandomir einer der wichtigsten Knotenpunkte der zukünftigen Wasserstrassen des Weichselgebietes. Hier trennen sich die sanabwärts kommenden Strassen nach Warschau und nach Oberschlesien und stossen auf die Wasserstrasse Brest—Oberschlesien. Gleichzeitig geht hier die Eisenbahnlinie Lemberg—Starzysko Kamienna—Posen durch. Warschau ist wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, liegt am Zusammenstoss der Weichselwasserstrecke und der grossen Mittellandwasserstrasse, verfügt ausserdem bereits über eine Verarbeitungsindustrie und einen entsprechend entwickelten Arbeitsmarkt. Das Gebiet von Starzysko Kamienna ist nur Eisenbahnkreuzungsgebiet, es hat bisher, da die Kamienna als Wasserstrasse noch nicht ausgebaut ist, keinen Anschluss an die Binnenschiffahrt. Dafür gibt es hier im Gebiet der Lysa Gora einige Rohstoffe, auf denen bereits eine Industrie, hauptsächlich Eisen- und chemische Industrie, aufgebaut ist. So schwach entwickelt diese Industrie, wenigstens nach deutschem Masstab gemessen, auch ist und so schmal und teilweise mangelhaft ihre Rohstoffbasis, so spielt sie doch im Rahmen der Wirtschaft des Generalgouvernements eine gewisse Rolle und kann, wenn der Vorteil der Transitlage hinzukommt, weitere Entwicklungsmöglichkeiten gewinnen.

Ist also das durch den Weichselbogen und die Bahnlinie Krakau—Warschau begrenzte Gebiet das Hauptfeld des Durchgangsverkehrs durch das Weichselland, so mag innerhalb dieses Gebietes je nach der Art der Durchfuhrgüter und des anzuschliessenden Verarbeitungsganges der eine oder andere Ort besondere Vorteile aufweisen. Es ist, das muss besonders betont werden, nicht anzunehmen, dass hier auf Basis des Durchgangsverkehrs, der billigeren Arbeitskräfte und einiger Rohstoffe ein Industriegebiet entsteht, das in seinen Ausmassen auch nur annähernd etwa dem oberschlesischen vergleichbar wäre. Das kann auch gar nicht beabsichtigt werden. Notwendig ist vielmehr, dass die in allen Teilen Ost- und Südosteuropas freiwerdenden Arbeitskräfte nicht sämtlich in das Reich auf Wanderarbeit gehen, damit die Gefahr einer fremdvölkischen Unterwanderung der deutschen Wirtschaft akut werden und gleichzeitig die Wirtschaftskörper der heimischen Länder nicht zur Konsolidierung kommen lassen, sondern dass sie in möglichst grossem Umfange in ihren Heimatgebieten angesetzt werden, ohne doch im Rahmen der Wirtschaft des ganzen Grossraumes nicht weniger nutzbringend zu arbeiten. Dies letztere Moment, also die Notwendigkeit, die Arbeitskräfte wirklich nutzbringend anzusetzen, erfordert, dass dieser Einsatz in der Industrie nur dann erfolgt, wenn die Standortsgrundlagen dafür wirklich gegeben sind. Würden ohne Berücksichtigung dieser Notwendigkeit Industrien gegründet, so würden diese damit nicht nur betriebswirtschaftlich auf eine von vornherein schwache Grundlage gestellt, es würde auch durch die für ihren Betrieb notwendigen zusätzlichen Aufwendungen an Arbeitskräften und Kapital insbesondere im Transportwesen, der Nutzen des Einsatzes der dort arbeitenden Arbeitskräfte für die Grossraumwirtschaft gefährdet. Jedenfalls würde er

geringer sein als der Arbeitseinsatz als Wanderarbeiter im Reich. Damit bleibt die Möglichkeit der Nutzung des Durchgangsverkehrs für die Industrialisierung im Generalgouvernement auf die Fälle beschränkt, in denen die Standortsgrundlagen wirklich eine mindestens ebenso billige Produktion wie im Reich erlauben, sofern nicht ausserwirtschaftliche, vor allem politische Gesichtspunkte eine andere Entscheidung notwendig machen. Die Wirtschaftlichkeit der Produktion hängt, ausser von den bereits betrachteten Lohnkosten und den in jedem Einzelfall zu berechnenden Transportkosten, vor allem von den Gütern ab, aus denen sich der Durchgangsverkehr zusammensetzt.

Eine einigermassen zuverlässige Darstellung der möglichen Zusammensetzung des künftigen Güterdurchgangsverkehrs lässt sich allerdings nicht geben, da die Statistiken insbesondere über die ehemals sowjetrussischen Gebiete, nicht für Überschussberechnungen ausreichen, ausserdem aber kein Masstab für die dortigen Entwicklungsmöglichkeiten vorhanden ist. Doch lässt sich immerhin soviel erkennen, dass auf den Anschluss einer im Generalgouvernement gelegenen Verarbeitungsindustrie an den ostwestlich gerichteten Rohstofftransit keine sehr grossen Hoffnungen zu setzen sind. Die Rohstoffe werden, soweit sie nicht für die Be- oder Verarbeitung im Reiche selbst bestimmt sind, sondern schon in verarbeiteter Form ins Reich gelangen können, vermutlich auch in der Zukunft in ihren Ursprungsgebieten verarbeitet werden. Zum mindesten gilt das für den engeren, von der Binnenschiffahrt zu erschliessenden weissrussischen und ukrainischen Einflussbereich. Selbst in dem relativ dünn besiedelten Nordosten, nicht ausgeschlossen die Rokitnosümpfe, ist ja die Landwirtschaft übersetzt, so dass, falls nicht in kurzer Zeit eine Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzflächen um wenigstens ein Drittel durchgesetzt wird, hier von einer landwirtschaftlichen Überbevölkerung zu sprechen ist[32]). Arbeitsmässig bestehen daher in diesen Gebieten die gleichen Voraussetzungen, es besteht aber auch die gleiche Notwendigkeit für eine Industrialisierung wie im Generalgouvernement. So findet sich auch bereits eine an die verfügbaren Rohstoffvorkommen angeschlossene Industrie, soweit nicht die Rohstoffe unverarbeitet in den Bezugsgebieten benötigt werden[33]).

Im Nordosten gibt es bisher an Rohstoffen vor allem Holz, und zwar dieses im ganzen Gebiet, Produkte der in den Sumpfgebieten für die Landwirtschaft charakteristischen Schafzucht und, im Gebiet zwischen Wilna und Smolensk sowie nordöstlich davon, Flachs. Zur Verarbeitung dieser Produkte ist im gleichen Gebiet eine verstreute Holzindustrie vorhanden, in den wichtigsten Schafzuchtgebieten ist die Lederindustrie bereits über den Durchschnitt der benachbarten Länder entwickelt, die Wolle findet ihren Absatz in der nahegelegenen Textilstadt Bialystok, Zentrum für die Verarbeitung von Flachs ist, wenigstens für die schon vor 1939 sowjetrussischen Gebiete, Minsk. Die Steine aus den grossen Steinbrüchen zwischen Sarny und Rokitno werden in der dort gewonnenen Form abgesetzt, und zwar bisher zumeist in Oberschlesien. Das aus dem Nordosten nach Oberschlesien gehende Holz wird dort grossenteils als Grubenholz benötigt, bedarf also keiner Zwischenverarbeitung im Durchgangsland. Wenn die Gewinnung der genannten Rohstoffe im Nordosten im Zuge der Neuordnung des östlichen Europa eine Erweiterung erfährt, so mag das teilweise auch den Verarbeitungsmöglichkeiten im Generalgouvernement zugute kommen. Im Ganzen werden jedoch diese Möglichkeiten begrenzt bleiben.

Im Südosten, also im westlichen Teil des ukrainischen Siedlungsgebiets, ist die Liste der anfallenden Rohstoffe mannigfaltiger. Zum Teil handelt es sich dabei allerdings um Rohstoffe, die für eine Verarbeitung im Durchgangsland wenig geeignet sind und für dieses bestenfalls dadurch

[32]) Oberländer, Th., Die Überbevölkerung Polens, a. a. O.

[33]) Vgl. für den ehem. poln. Nordosten: Volkszählung 1931, Statystyka Polski. Seria C. Bände Bialystok, Wilna, Nowogrodek, Polesien, Wolhynien.

einen Vorteil bringen können, dass sie dort gelagert werden. Dazu zählt der im ganzen Gebiet anfallende Weizen, ebenso der Mais, der hauptsächlich im Dnjestrgebiet angebaut wird. In diese Rohstoffgruppe gehört ferner der hauptsächlich in der weiteren Umgebung von Kiew angebaute Zucker, für den an Ort und Stelle eine Zuckerindustrie vorhanden ist, und der östlich Kiew und entlang dem Dnjestr gewonnene Tabak, für dessen Verarbeitung Kiew und vor allem das weiter östlich gelegene Dniepropetrowsk Zentren sind. An sonstigen agraren Rohstoffen, die unter Umständen zur Verarbeitung im Generalgouvernement herangezogen werden könnten, um deren Verarbeitung sich jedoch auch die ebenfalls übervölkerten Ursprungsgebiete bemühen werden, sind vor allem die Produkte der Viehzucht zu nennen, und zwar in erster Linie der Rinderzucht mit dem Zentrum südlich Kiew und der Schafzucht, die nördlich Dniepropetrowsk am bedeutendsten ist. Um allerdings die Rolle der Viehzucht dieser Gebiete in der näheren Zukunft genauer ermessen zu können, ist es nötig, die Einwirkungen der Kriegsereignisse auf den Viehbestand zu wissen.

Im Gegensatz zum Osten und Nordosten ist der Südosten indessen auch reich an mineralischen Rohstoffen. Gleich östlich der neuen Südostgrenze des Distrikts Galizien liegen bei Podol. Kamieniec grössere Phosphatvorkommen. Die wichtigsten Erze des Gebietes sind aber die grossen Eisenerzlager von Kriwoj-Rog, auf die mehr als die Hälfte der sowjetischen Eisenerzförderung entfiel. Nach dem Stande vom 1. I. 1938 lagern hier vermutlich 1,5 Mrd. t Eisenerze mit 58 bis 63 v. H. Fe-Gehalt, davon sind 668,4 Mill. t sicher festgestellt. Es handelt sich um das einzige Vorkommen der bisherigen UdSSR, das in grossem Umfange hochwertige Erze für das Bessemerverfahren liefert[34]). Östlich davon liegen nördlich von Nikopol die zu den grössten der Welt zählenden Manganerzlager, deren Vorrat auf rd. 400 Mill. t geschätzt wird und deren Mangangehalt sich auf 45 v. H. beläuft. Diese Erze werden indessen auch in Zukunft in erster Linie in der Ukraine selbst verhüttet werden, zumal es dicht nördlich davon, bei und östlich Uman, einige Kohlenvorräte gibt, vor allem da auch das Doniecbecken nicht weit liegt. Immerhin besteht die Möglichkeit, dass nach dem Ausbau der Binnenwasserstrassen diese hochwertigen Erze als Ergänzung zur Beschickung der Hochöfen im Generalgouvernement herangezogen werden. Ausserdem hat die Sowjetregierung in diesem Gebiet nur die ortgebundene Eisen- und Stahlgewinnung, deren nächstes Zentrum Dniepropetrowsk ist, gross werden lassen, während die verarbeitende Industrie möglichst in das zentrale Russland gezogen wurde. Daher ist hier zunächst mit Überschüssen an Roheisen und Rohstahl zu rechnen. Immerhin gibt es auch bisher schon (wobei allerdings noch die Kriegszerstörungen in Rechnung zu stellen sein werden) eine grössere und ausbaufähige Metall- und Maschinenindustrie in Kiew und Dniepropetrowsk.

So sind im Ganzen die Möglichkeiten, im Generalgouvernement eine Verarbeitungsindustrie allein an den ostwestlichen Rohstofftransit anzuschliessen, nicht als übermässig bedeutend anzusehen. Die grösseren wirtschaftlichen Aufbaumöglichkeiten ergeben sich vielmehr auch in dieser Beziehung aus der Stellung des Generalgouvernements als dem östlichen Vorland des Reichs. Der ganze Osten, und zwar sowohl der engere Einzugsbereich des Binnenschiffahrtstransits als auch der weitere der Eisenbahndurchfuhr, hat bekanntlich einen grossen Bedarf an Artikeln der gewerblichen Produktion, hinter dem bei geordneter wirtschaftlicher Entfaltung auch eine wachsende Kaufkraft stehen wird. Für die Industrie des Reiches, die ausser den kommenden neuen Aufgaben den in den letzten Jahren im mitteleuropäischen Grossraum aufgestauten Bedarf zu befriedigen haben wird, muss es eine Entlastung sein, wenn der weite Arbeitsmarkt des Generalgouvernements zur gewerblichen Verarbeitung der im Osten benötigten Erzeugnisse herangezogen wird. Teilweise wird allerdings diese Verarbeitung vorzugsweise in den neuen

---

[34]) Planowoje Chosjajstwo, Moskau, No. 11, 1939, zitiert nach der Weltkartei der Wirtschaftspreise des Hamburg. Weltwirtschafts-Instituts, Lieferung 153, Karte 6.

Ostgebieten des Reiches selbst geschehen. Das gilt besonders für die Litzmannstädter Textilindustrie, der nunmehr das natürliche Hinterland wiedergegeben werden kann, das ihr bereits durch die Grenzziehung von 1919/21 und noch mehr durch die von 1939 genommen wurde. In ähnlicher Form wie dort können aber auch im Generalgouvernement Verarbeitungsstätten zur Entlastung des deutschen Arbeitsmarktes entstehen. Angeschlossen an den aus dem Westen nach dem Osten durch das Generalgouvernement durchführenden Strom von Gewerbeartikeln, gelten für diese Industrien folgende wichtigsten Elemente des Standorts: der Arbeitsmarkt des Generalgouvernements selbst; als Brennstoffbasis die Wasserkräfte des Karpatenlandes, die Erdgasvorkommen Galiziens und vor allem die auf Eisenbahn und Weichsel aus Oberschlesien heranzuschaffende Kohle; als gewerbliche Ergänzung die industrielle Produktion des Reiches; als Rohstoffbasis neben der schwachen landeseigenen die genannten aus Nord- und Südosten zu beziehenden Rohstoffe sowie vor allem auch solche, die auf der Weichsel vom Nord- und Südwesten herbeigeführt werden können. Wenn auch nicht zu erwarten ist, dass das Generalgouvernement auf dieser Basis ein hochindustrialisiertes Land wird, so wird doch neben den beiden anderen Möglichkeiten, nämlich der Versorgung des Landes selbst mit Gewerbeprodukten und der Übernahme von Unteraufträgen der Industrie des Reiches, auch der Anschluss von Verarbeitungsbetrieben an die Durchfuhr dazu beitragen, dass die wichtige Aufgabe der Wirtschaftspolitik im Generalgouvernement erfüllt wird, der Bevölkerung des Landes auch an Ort und Stelle vermehrte Arbeitsmöglichkeiten zu schaffen. Gleichzeitig kann mit Hilfe der Durchfuhr ein Schritt weiter getan werden in Richtung auf das Ziel, dem Generalgouvernement innerhalb des erstehenden europäischen Wirtschaftsgrossraumes die Stellung zu geben, die es auf Grund der verkehrsgeographischen Lage und der wirtschaftlichen wie bevölkerungspolitischen Tatbestände einnehmen muss.

DIE ORIGINALWERKE AUF DER VEIT STOSS-AUSSTELLUNG KRAKAU 1941

VON DR. EWALD BEHRENS, KRAKAU

Auf der diesjährigen Veit Stoss-Ausstellung im Institut für Deutsche Ostarbeit zu Krakau konnten eine Reihe von Bildwerken aus dem Umkreis des Veit Stoss zum ersten Mal der deutschen Öffentlichkeit vorgeführt werden. Da sie z. T. erst nach der Eröffnung in die Ausstellung gelangten, sind sie im Katalog nicht berücksichtigt worden. Sie sollen daher im Folgenden beschrieben und auf ihre Beziehung zur Kunst des Veit Stoss untersucht werden.

Das am Eingang der Ausstellung aufgestellte Steinrelief des Ölbergs ist seit langem als eigenhändiges Werk des Meisters erkannt[1]). Der ursprüngliche Aufstellungsort ist nicht ganz sicher. In einem anonymen Artikel aus den dreissiger Jahren des vorigen Jahrhunderts[2]) heisst es, das Relief sei früher mit zwei doppelseitig bemalten Flügeln versehen gewesen, die auf den Aussenseiten Darstellungen der Kirchenväter, auf den Innenseiten solche der Hölle und des Fegefeuers trugen. Davor habe eine Lampe gebrannt; einige Schritte weiter habe eine Säule mit der Gestalt der unberührten Jungfrau gestanden. Das Relief habe die Öffnung eines Grabes verdeckt, in das man im Winter die Toten legte, um sie im Frühjahr zu bestatten. Diese Angaben wurden später von Grabowski[3]) übernommen und kehren bei Daun[4]) und Sokołowski[5]) wieder, während sie in der neueren Veit Stoss-Literatur nicht mehr erwähnt werden. Da sie wahrscheinlich auf mündliche Überlieferung zurückgehen, sollte man ihnen wieder mehr Beachtung schenken. Zeigen sie doch das Kunstwerk in einem sehr interessanten kultischen Zusammenhang.

Eine gewisse Befangenheit der künstlerischen Sprache hat die Forschung veranlasst, das Ölbergrelief an den Anfang des Krakauer Aufenthaltes des Meisters zu setzen. Lutze[6]) glaubt, es sei etwa gleichzeitig mit den frühesten Reliefs des Marienaltars entstanden, als die er die Höllenfahrt Christi, die drei Frauen am Grabe und die Erscheinung Christi vor Magdalena (auf dem rechten Standflügel) betrachtet. Die spätere Fassung desselben Themas am Volckamer-Relief in Nürnberg (nach 1499) zeigt eine kräftigere, energischere, aber auch robustere und grobere Formensprache. Demgegenüber ist der Krakauer Ölberg verhaltener, aber feiner durchgearbeitet und beseelter, mit dem ursprünglichen Reiz eines Frühwerks behaftet.

Auch der Flügelaltar aus Lusina[7]) ist in Deutschland bereits bekannt. Daun[8]) hat ihn seinerzeit als Krakauer Frühwerk des Veit Stoss in die deutsche Forschung eingeführt. Die Zuschreibung

---

[1]) Essenwein, Die mittelalterlichen Kunstdenkmale der Stadt Krakau, Leipzig 1869, S. 112, erblickte in dem Relief noch ein Schulwerk. Seit Daun, Veit Stoss und seine Schule in Deutschland, Polen und Ungarn, Leipzig 1903, ist dagegen nicht mehr an der Eigenhändigkeit gezweifelt worden.

[2]) Der Artikel „von einem gelehrten Kunstfreund" ist als Anhang einer Broschüre von A. Grabowski beigegeben, die den Titel führt „Ogrojec. Płaskorzeźba w kamieniu Wita Stossa tudzież wiadomość o dzielach tego mistrza w Niemczech dokonanych" (Der Ölberg. Ein Steinrelief von Veit Stoss sowie Nachricht über die in Deutschland ausgeführten Werke dieses Meisters), Krakau o. J. (Nr. 225057 I der Krakauer Staatsbibliothek).

[3]) A. Grabowski, Starożytności i pomniki Krakowa, Krakau 1847, S. 31.

[4]) a. a. O. S. 32.

[5]) Studya do historyi rzeźby w Polsce (Studien zur Geschichte der Plastik in Polen) in: Sprawozdania Komisyi do badania historyi sztuki w Polsce 7 (1906), S. 168.

[6]) Veit Stoss. Berlin 1939, S. 15.

[7]) Holz mit alter Fassung in Gold und wenig Blau sowie Rot. Ehemals in der Kirche von Lusina. Mittelschrein 184 × 139 cm, die Flügel je 184 × 68.5 cm. Aus dem Nationalmuseum Krakau.

[8]) a. a. O. S. 26—27.

an den Meister selbst hat man freilich inzwischen längst aufgegeben. Der Vergleich des Mittelschreins, der die Hl. Familie bei der Arbeit darstellt, mit dem als Vorlage benutzten Kupferstich des Meisters macht den Abstand besonders deutlich. Das dämonisch Wilde des Kupferstichs ist hier einer braven, bürgerlichen Beschaulichkeit gewichen. Der überperspektivisch jäh in die Tiefe führende Gewölberaum dort ist durch einen einfachen Kasten ersetzt, der besondere Raum für Joseph ganz weggelassen. Das wirbelnde Faltenspiel der Maria des Kupferstichs ist erstarrt; steif und mit einer Krone sitzt die Madonna auf einem Stuhl, unter dem sich ein Hund mit einer Katze balgt.

Das Kind, auf dem Kupferstich mit dem Gewandsaum der Mutter spielend, thront hier mit lehrhafter Gebärde in der Mitte des Bildes. Am stärksten ist die Wandlung bei Joseph. Die schlichte Gestalt des axtschwingenden Zimmermanns erinnert in nichts mehr an den dämonischen Bohrer des Kupferstichs.

Die Umprägung Stossischer Vorbilder in eine schlichtere, volkstümlichere, stilistisch ältere Formsprache lässt sich auch auf den Flügelbildern beobachten, besonders deutlich beim Marientod. Maria ist unverkennbar der sterbenden Gottesmutter des Veit Stoss-Altars nachgeahmt, auch der Fall des Gewandes ist in den Grundzügen derselbe wie dort. Ebenso gehen Petrus und Johannes unleugbar auf die Stossischen Vorbilder zurück. Aber der kunstvolle Aufbau der grossen Komposition ist hier, in das schmale Hochformat gepresst, stark vereinfacht: nur vier Hauptpersonen im Vordergrund, dahinter die übrigen Apostel in gleichmässiger Schicht. Zwischen beiden Schichten vermittelt der Blasende mit der Lampe rechts. Die Reduzierung des barocken Bewegungsreichtums der Stoss-Figuren auf schlicht fallende Gewänder wird bei Petrus und Maria am deutlichsten. Johannes, bei Stoss in hoheitsvoller Schmerzensgeste abseits stehend, ist hier herbeigeeilt, um der Sterbenden beizustehen.

Wäre dieses Werk nicht so vom Glanz des grossen Altars überblendet, so würde sein Schöpfer immerhin als ein tüchtiger Meister dastehen. Das Zusammenspiel des Johannes mit der sterbenden Maria, die Gebärde des in sein Buch Versunkenen rechts, überzeugen bei aller Verhaltenheit durch die innige Beseelung des Vorgangs. Unter den Köpfen der Apostel im Hintergrund fällt der über Johannes hervorlugende auf, dessen messerscharfe Falten unverkennbar dem Königsgrab des Veit Stoss im Krakauer Dom nachgebildet sind. Die linke Hand des Joseph im Mittelschrein kommt Riemenschneider nahe. Bei der auf Flügelaltären ungewöhnlichen Szene, wie Maria dem sterbenden Sünder Theophilus den versiegelten Ablassbrief auf die Brust legt (in der Ecke rechts ist dargestellt, wie Theophilus vorher dem Teufel seine Seele verschrieben hat), herrscht eine anmutige Frische der Gestaltung.

Der Altar dürfte im letzten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts (1489 ist der Veit Stoss-Altar endgültig fertig) von einem Meister geschaffen sein, der noch sehr stark in älteren Überlieferungen wurzelt, und zwar in schlesischen Überlieferungen. In Schlesien gibt es am Ausgang des 15. Jahrhunderts neben fortschrittlichen Plastiken, als welche vor allem die unter starkem Einfluss des Veit Stoss entstandenen Marientod-Gruppen in Schweidnitz und in der Breslauer Corpus Christi-Kirche[9]) sowie der Lukas-Altar in der Magdalenen-Kirche zu Breslau[10]) zu nennen sind, eine Reihe bescheidener und altertümlicherer Werke, in die der Altar aus Lusina sich organisch einfügen lässt. Besonders der 1492/93 datierte Altar in Lüben[11]) kommt in der Flächigkeit des Reliefs, den steifen Gewandfalten, den ovalen, etwas puppenhaft ebenmässigen Frauenköpfen,

[9]) Katalog der Krakauer Veit Stoss-Ausstellung Nr. 69—70. Braune-Wiese, Schlesische Malerei und Plastik des Mittelalters, Leipzig 1929, Taf. 74—77 und 82—83.
[10]) Braune-Wiese Taf. 129. Katalog der Krakauer Veit Stoss-Ausstellung Nr. 73.
[11]) Braune-Wiese Taf. 81—82.

ja sogar dem ornamentalen Astwerk zu Häupten der Reliefs dem Altar aus Lusina so nahe, dass man versucht ist, beide Werke derselben Werkstatt zuzuschreiben. Auch die ziemlich rohe Bemalung der Aussenseiten mit Passionsszenen ist bei beiden Werken sehr ähnlich.

Andererseits schliesst sich der Altar aus Lusina auch an die freilich ebenfalls überwiegend schlesisch beeinflusste Krakauer Lokaltradition an. Der Kopftypus der Frauen z. B. ist bereits in den Jungfrauen des Dreieinigkeitsaltars von 1467 im Krakauer Dom vorgebildet[12]). Und schliesslich dürfen nicht die Beziehungen vergessen werden, die das Werk mit der wiederum vor allem schlesisch bestimmten Plastik im südlich an Polen grenzenden Karpatenraum verbinden[13]). Der Bartfelder Geburtsaltar[14]) atmet, wenn auch prächtiger und lebendiger, doch in mancher Beziehung verwandten Geist, vor allem in der ausdrucksvollen Starrheit der einzelnen Figuren. Der Kopf einer Madonna aus Rauschenbach im Kaschauer Museum[15]) mag, der Madonna des Theophilus-Reliefs von Lusina gegenübergestellt, verdeutlichen, wie sehr sich damals einheitliche Typen im ganzen von Schlesien abhängigen östlichen Kunstbereich herausgebildet hatten.

Prägt der Altar aus Lusina die Stossischen Anregungen in eine volkstümlich schlichte und herzliche Stilsprache um, so führen die beiden auf der Ausstellung zum ersten Mal nebeneinander gezeigten Anna Selbdritt-Gruppen (aus der Krakauer Bernhardiner-Kirche und aus dem Diözesanmuseum zu Tarnów[16]) sehr dicht an die Kunst des Meisters selbst heran.

Die Gruppe der Anna Selbdritt aus der Anna-Kapelle der Krakauer Bernhardiner-Kirche war freilich auf der Ausstellung noch in einem Zustand zu sehen, der die Schönheit dieses Kunstwerkes nur ahnen liess. Die ganze Plastik war mit einem bis zu 5 Millimeter dicken braungoldenen Anstrich überzogen, der alle Feinheiten verdeckte. Auf diesen Anstrich gehen wohl die in der Literatur mehrfach wiederkehrenden Angaben zurück, dass die Gruppe barock überarbeitet sei[17]). Dazu waren die Figuren früher noch durch unförmige Kronen entstellt. Eine nach der Ausstellung in der Krakauer Werkstatt des Restaurators E. Kneisel (Sonderauftrag des Staatssekretärs Dr. Karl Mühlmann) durchgeführte Reinigung, bei der die Übertünchung abgenommen und das Holz freigelegt wurde, ergab, dass von einer späteren Überarbeitung der Gruppe nur in dem Sinne gesprochen werden kann, dass einige Teile nachträglich ergänzt sind. Folgende Teile wurden nach der Restauration als spätere Ergänzungen erkannt:

1) linkes äusseres Kniestück der Madonna;
2) linker Arm des Kindes;
3) linker Handrücken der Madonna;
4) rechter Daumen der Madonna;
5) Daumen und Zeigefinger der linken Hand der Anna;
6) kleines Versatzstück vorn unten.

---

[12]) Abgeb. bei Estreicher, Tryptyk Św. Trójcy w Katedrze na Wawelu (in: Rocznik Krakowski 1936) S. 10—11.
[13]) Diese Beziehungen sind freilich nicht so stark wie Kopera (Rocznik Krakowski X, S. 118) glaubte, der den Altar in engeren Zusammenhang mit den Werken Meister Pauls von Leutschau in der Zips setzen wollte.
[14]) Sourek, Stare umení na Slovensku, Prag 1938, Taf. 399—400.
[15]) Die atierung dieser Madonna „um 1400" — bei Schürer-Wiese, Deutsche Kunst in der Zips, S. 185 und bei A. Kampis, Középkori faszobrászat Magyarországon (Mittelalterliche Holzplastik in Ungarn), Budapest 1940, S. 164 — ist viel zu früh.
[16]) Holz. Etwa 1.10 m hoch.
[17]) Kopera (im Rocznik Krakowski X S. 110) glaubte sogar, die Madonna habe ursprünglich ebenso wie die der weiter unten besprochenen Gruppe aus Tarnów dem Kind die Brust gereicht. Der Befund nach der Restauration schliesst die Möglichkeit einer so weitgehenden späteren Umarbeitung aus. Auf unserer Abbildung 11 ist, um das zu demonstrieren, die Hand der Madonna mit der Kugel abgenommen.

Von diesen späteren Ergänzugen abgesehen, ist die Gruppe unversehrt auf uns gekommen, nur dass die alte Fassung verloren ist. An versteckten Stellen fanden sich übrigens Inselchen von Silber, z. T. mit Farbspuren (Rot und Grün), die darauf schliessen liessen, dass die Gruppe früher auf Silbergrund bemalt war. Vor allem aber erschloss erst die Restauration diese Gruppe als ein Werk von hohem künstlerischem Adel. Es erhob sich die Frage: stehen wir hier vor einem eigenhändigen Werk des Veit Stoss?

Dass die Gruppe der Kunst des Meisters sehr nahesteht, ist seit je von der Forschung hervorgehoben worden[18]). Die Gestalt der Madonna ist, wenn auch herber, der Maria des grossen Marientodes in allem Wesentlichen verwandt: derselbe Kopftypus mit der hochgewölbten Stirn, dem spitzen Kinn, der geraden Nase, dem kleinen Mund; derselbe schlanke, schmalschultrige Oberkörper; dieselben zartgliederigen, von einem schlanken Unterarm abbiegenden Hände. In der Madonna seines Nürnberger Wohnhauses[18a]) hat Veit Stoss später einen ähnlich herben Frauentyp gestaltet. Ebenso stossisch ist die Faltengebung, besonders bei der Hl. Anna. Der über den Rücken glatt herabfliessende Mantel und das an einer Stelle sich zu einem ohrenförmig herabhängenden Zipfel bauschende Gewand sind ein Motiv, das bei den Aposteln des Marientodes immer wieder begegnet. Das Kind hat jene etwas derbe Frische, wie sie z. B. auch das Neugeborene bei der Anbetung der Hirten auf dem Bamberger Altar kennzeichnet. Für den Kopf der Anna gibt es in dem bisher bekannten Werk des Veit Stoss keine geeigneten Vergleichsmöglichkeiten. Vielleicht darf aber in diesem Zusammenhang auf folgendes hingewiesen werden. In Książnice Wielkie (unweit Kazimierza Wielka) befindet sich ein 1491 datierter Flügelaltar, dessen plastisches Mittelstück eine vergröberte Nachahmung des Krakauer Marientodes darstellt, während die Malereien der Flügel ebenfalls unter dem deutlichen Einfluss des Meisters stehen[19]). Auf dem Bilde der Heimsuchung nun sind Gestalt und Gesicht der Elisabeth der Anna unseres Bildwerks sehr ähnlich.

Jedenfalls bedarf es angesichts der durch die Restauration aufgedeckten hohen Qualität und der engen Verwandschaft mit anderen Werken des Meisters nur noch einer geringen Entschlossenheit, um die Gruppe als eigenhändiges Werk des Veit Stoss zu betrachten. Wir müssen vielmehr ihre Stellung im Gesamtwerk des Meisters untersuchen.

Höchst aufschlussreich ist es, dabei von dem Bildwerk auszugehen, in dem zum ersten Mal in der deutschen Plastik das Thema „Anna Selbdritt" jene menschlich herzliche Gestaltung erfährt, wie sie uns auch in dem Krakauer Werk entgegentritt: der Gruppe des Nikolaus Gerhard von Leiden im Berliner Deutschen Museum[20]). Sowohl das beiden Werken Gemeinsame wie das, was die jüngere Gruppe von der älteren unterscheidet, vermag ein bedeutsames Licht auf Herkunft und künstlerisches Wesen des Veit Stoss zu werfen.

Dass die jüngere Gruppe von der älteren herkommt, d. h. dass der Meister der jüngeren Gruppe (Veit Stoss) die ältere Gruppe oder ein ihr ähnliches Werk gekannt haben muss, ist offenkundig.

---

[18]) Kopera a. a. O. S. 108: wahrscheinlich Veit Stoss. Daun a. a. O. S. 28: Spuren von Stossischer Arbeitsweise. Sokołowski a. a. O. S. 85: Werkstatt des Veit Stoss. Lossnitzer, Veit Stoss, Leipzig 1912, S. 54: Werkstattarbeit nach einer Skizze von Veit Stoss. Weidhaas, Krakau als Kunststätte (in: Deutsche Städteführer im Osten I, Leipzig 1940) S. 81: „eine gotische, barock leicht überarbeitete Anna Selbdritt von hoher Qualität, möglicherweise von Veit Stoss".

[18a]) Lutze a. a. O. Taf. 37.

[19]) Näheres darüber in des Verfassers demnächst erscheinender Arbeit „Spätgotische Tafelmalerei in Polen". Die Heimsuchung von Książnice Wielkie abgebildet bei Walicki, Malarstwo polskie XV wieku, Warschau 1938, Taf. 72.

[20]) vgl. Th. Demmler, Beiträge zur Kenntnis des Bildhauers Nicolaus Gerhart von Leiden, in: Jahrbuch der Preuss. Kunstsammlungen 42, S. 26—29.

1. VEIT STOSS, ÖLBERG VOM KRAKAUER MARIENKIRCHHOF

2. VEIT STOSS, ÖLBERG VOM VOLCKAMER-EPITAPH AN DER NÜRNBERGER SEBALDUS-KIRCHE

3. WERKSTATT DES VEIT STOSS, MITTELSCHREIN DES ALTARS AUS LUSINA

4. VEIT STOSS, DIE HL. FAMILIE BEI DER ARBEIT (KUPFERSTICH)

5. FLÜGELALTAR AUS LUSINA, MARIENTOD

6. FLÜGELALTAR AUS LUSINA, ANBETUNG DES KINDES

7. ALTAR AUS LUSINA, MARIA ERRETTET DEN STERBENDEN THEOPHILUS

8. KOPF DER MADONNA AUS OBERRAUSCHENBACH (ZIPS), KASCHAU, MUSEUM

9. VEIT STOSS, ANNA SELBDRITT AUS DER KRAKAUER BERNHARDINER-KIRCHE (VOR DER RESTAURATION)

10. NICOLAUS GERHARD VON LEIDEN, ANNA SELBDRITT (BERLIN, DEUTSCHES MUSEUM)

11—12. VEIT STOSS, ANNA SELBDRITT AUS DER KRAKAUER BERNHARDINER-KIRCHE (NACH DER RESTAURATION)

13—14. VEIT STOSS, ANNA SELBDRITT AUS DER KRAKAUER BERNHARDINER-KIRCHE, TEILANSICHTEN (NACH DER RESTAURATION)

15—16. WERKSTATT DES VEIT STOSS, ANNA SELBDRITT (FRÜHER TARNÓW, DIÖZESANMUSEUM)

THE POLISH INSTITUTE AND
SIKORSKI MUSEUM.
366/I

Nicht nur die Grundidee, die beiden Frauen als Verkörperungen der beiden Menschenalter nach geistiger Haltung und sinnlicher Erscheinung einander gegenüberzustellen und durch das Kind zu verbinden, hat die jüngere Gruppe von der älteren übernommen, auch die Grundzüge der künstlerischen Gestaltung sind beide Male dieselben. Beide Gruppen schliessen nach aussen mit senkrecht fallenden Konturen ab, um sich zur Mitte zu öffnen. Dabei sind die beiden Partner der Komposition durch diagonale Verstrebungen (Bewegungen der Arme und des Kindes im oberen Teil, aufeinander zusteigende Gewandlinien im unteren Teil) miteinander verbunden. Beiden Gruppen gemeinsam ist auch der reliefmässige Charakter: alle Bewegungen verbleiben innerhalb des Raumes, der zwischen zwei imaginären von der Vorder- und Rückseite des Sockels senkrecht nach oben geführten Ebenen liegt. In der Einzelausführung ist die Ähnlichkeit in der Gestaltung der Hl. Anna besonders überzeugend: das den Kopf umhüllende, Hals und Schultern abschliessende Witwentuch, der rückwärts glatt abfallende, nach vorn sich öffnende und über dem linken Knie in einem grossen Schurz sich bauschende Mantel, das schlicht anschliessende Untergewand, die Haltung des linken Armes und der Hand, der gütige Ernst des Gesichtes. Die Madonna ist bei der jüngeren Gruppe stärker verändert worden. Deutlich ist aber auch hier die Verwandschaft im Kopftypus und in den Händen. Ebenso ist die Grundanlage des Gewandes dieselbe: über Schultern und Rücken herunterfliessend, quer über die Knie gelagert und von dort wieder in einer schrägen Kurve nach links abfallend. Das Kind hat bei der jüngeren Gruppe zwar seine Stellung geändert, ist aber von derselben lebendigen Frische wie bei dem älteren Vorbild.

Auf die Beziehungen des Veit Stoss zur Kunst des Nikolaus Gerhard von Leiden, wie sie sich vor allem in der Verwandschaft seines Krakauer Königsgrabes mit dem Grabmal Friedrichs III. im Wiener Stephansdom dokumentieren, ist schon seit langem aufmerksam gemacht worden[21]). In unserm Fall liegt allerdings eine gewisse Schwierigkeit darin, dass das Werk des Nikolaus Gerhard vor dessen Übersiedlung nach Wien (1467) im Elsass entstanden ist. Es gibt zwei Möglichkeiten der Erklärung: entweder sind Veit Stoss in Wien bzw. Passau Entwürfe oder ähnliche Arbeiten vor Augen gekommen, oder er hat auf der Wanderung von Nürnberg nach Krakau oder schon während einer vorhergehenden Wanderzeit das Elsass berührt und dort das Werk des berühmten Meisters selbst gesehen. Angesichts der wichtigen Rolle, die das Oberrheinische bei der Bildung seines Stils spielt, ist letztere Annahme sehr gut denkbar. Jedenfalls hat der obige Vergleich der beiden Gruppen eine Verwandschaft ergeben, die über zufällige oder motivische Ähnlichkeit weit hinausgeht.

Umso interessanter sind deshalb die Veränderungen, die der jüngere Künstler dem Werk des älteren gegenüber vorgenommen hat. Die ganze Gruppe ist schmaler und steiler geworden. Gegenüber dem betont flächigen Charakter des älteren Bildwerks — die Knie der Sitzenden sind dort mit Bedacht durch zwei grosse Faltenflächen abgedeckt — stossen die Figuren hier mehr nach vorn in den Raum hinein. Die Madonna wendet sich fast frontal dem Beschauer zu; ihre Knie liegen frei. Die Gruppe erhält dadurch einen plastischeren Charakter, wie er auch in dem nach vorn gewölbten Sockel gegenüber dem rechteckigen Abschluss des älteren Werkes zum Ausdruck kommt. Nicht nur steiler, auch steifer sind die Gestalten geworden. Der Fall der Gewänder hat nicht den grosszügigen Schwung des älteren Bildwerks; er ist kleinteiliger und unruhiger. Besonders deutlich ist dieser Wandel bei dem Gewandbausch vor bzw. auf dem rechten Knie der Anna. Haltung und Gesichtsausdruck der beiden Frauen sind nicht ohne eine gewisse Befangenheit. Das Kind, bei der älteren Gruppe drollig spielend, steht hier ernsthaft wie ein kleiner Triumphator auf dem Schoss der Mutter.

---

[21]) vgl. Sz. Dettloff, Die Quellen der Kunst des Veit Stoss. Posen 1935.

Kurz: der unbefangen weltlich-realistischen Darstellung des älteren Meisters gegenüber ist die Szene hier wieder mehr im hierarchisch mittelalterlichen Sinne aufgefasst unter gleichzeitiger stärkerer Betonung des Plastischen. Eine Wandlung also, die von dem unbefangenen Realismus um die Jahrhundertmitte zum „spätgotischen Barock" hinüberleitet. Gerade für Veit Stoss ist ja, unbeschadet alles Neuen und Revolutionären seiner Kunst, die Hinwendung zu manchen älteren Traditionen bezeichnend; die Madonna seines Marienaltars z. B. geht unmittelbar auf die „Schönen Madonnen" vom Beginn des Jahrhunderts zurück. Andererseites befinden wir uns hier erst an der Schwelle des spätgotischen Barock. Denn alles ist noch zaghaft, unentschlossen, still und nach innen gekehrt.

Fasst man alle diese Momente zusammen: die enge Anlehnung an das Werk eines älteren Meisters, die noch unentschlossene Hinwendung zu einem neuen Stil, die leicht befangene Haltung bei inniger Beseelung der Gesichter, so wird man die Anna Selbdritt aus der Bernhardiner-Kirche als ein Jugendwerk des Veit Stoss betrachten und in den Anfang seines Krakauer Aufenthaltes rücken. Verwandte Züge verbinden sie vor allem mit dem ebenfalls als Krakauer Frühwerk anzusprechenden Ölberg. Auch dort verhältnismässig starke Anlehnung an ein besonders in der Nürnberger Plastik ausgebildetes Bildschema. Auch dort leichte Befangenheit bei eindringlicher Beseelung der Gesichter. Auch die unruhige Faltengebung, die sich von der grosszügig schnittigen Linienführung späterer Werke, vor allem des Marienaltars, deutlich abhebt, findet sich dort ähnlich. Im Einzelnen sind besonders der Gewandschurz vor den Knien der Anna und der flatternde Mantel des Schlafenden rechts auf dem Ölberg vergleichbar.

Die zweite Anna Selbdritt-Gruppe hat seit je durch ihre ausserordentliche Ähnlichkeit mit der vorher besprochenen überrascht[22]). Sieht man ab von den durch die andere Haltung des Kindes bedingten Veränderungen, so lässt sich die Übereinstimmung bis in die Einzelheiten der Gewendhandlung verfolgen. Trotzdem atmet die Gruppe einen wesentlich anderen Geist.

Alles ist breiter, ruhiger, lyrischer, reifer, satter. Die Motivänderung entspricht völlig diesem anderen Charakter des Bildwerks: Maria hält mit der einen Hand das Kind auf dem Schoss, während sie ihm mit der anderen die Brust reicht. Anna legt ihr mit zarter Bewegung die Hand auf die Schulter; in der Linken hielt sie wohl einen Apfel oder Ähnliches. Die namentlich bei Maria gut erhaltene Fassung verstärkt, der aktiveren Gespanntheit der anderen Gruppe gegenüber, den Eindruck ruhig blühender Schönheit.

Der Meister dieses Bildwerks (der auf keinen Fall mit dem des vorigen identisch ist) übersetzt den westlich inspirierten Stil der ersten Gruppe in die lyrische Sprache des deutschen Südostens (zu dem Krakau kunstgeographisch fast immer gehört hat). Obwohl sein Werk zeitlich nach dem vorigen entstanden sein muss (denn bei jenem liegen die auf Nikolaus Gerhard zurückgehenden westlichen Elemente noch offen zutage), greift es stilistisch auf ältere Schichten zurück, im Grunde noch (oder wieder) auf den „weichen Stil" des Jahrhundertanfangs, der ja im Südosten seine reichste und reifste Blüte erfahren hatte. Es handelt sich offenbar um einen Meister in bereits vorgeschrittenem Alter. Gegenüber jenem leise befangenen Jugendwerk erscheint seine Gruppe ausgeglichener und reifer, aber auch ärmer an Originalität und schöpferischer Spannung. Typisch ist der liebliche, aber im Ausdruck etwas leere Kopf der Madonna. Das Gefühl des

[22]) Holz. Die Fassung in Blau, Gold und Rot ziemlich gut erhalten, bei der Anna barocke Lasierungen darüber. Ehemals in der Holzkirche von Olsziny bei Tarnów. 99 cm hoch. Aus dem Diözesanmuseum Tarnów. Katalog der Ausstellung Polska sztuka gotycka (Warschau 1935) Nr. 72. Kopera a. a. O. S. 109.

Meisters für frauenhafte Zartheit kommt besonders in der das Kind haltenden Hand der Madonna zum Ausdruck.

Man hat diese Gruppe mit den Gesprengefiguren des Stossischen Marienaltars in Verbindung gebracht[23]). Soweit ich das nach Fotos beurteilen kann (ich hatte noch keine Gelegenheit, die z. Zt. nicht mehr in Krakau befindlichen Originale zu studieren), wird damit in eine sehr fruchtbare Richtung gedeutet. Der breite Kopf der Madonna, die etwas knöcherigen Hände, die Faltengebung lassen es als durchaus denkbar erscheinen, dass beide Werke vom selben Meister stammen. Dabei sei nur am Rande auf die Beziehungen der Gesprengefiguren zum Südosten, vor allem zur Kaschauer Plastik verwiesen[24]).

Ebenfalls am Rande sei hier der übrigen, in engerer oder weiterer Beziehung zum Meister selbst stehenden Anna Selbdritt-Gruppen des Veit Stoss-Kreises gedacht: Wien[25]), Nürnberg[26]), Schwaz[27]) Szydlowiec[28]). Alle diese Gruppen zeigen die ältere Fassung des Themas: Anna hält Tochter und Enkel auf ihrem Schoss. Dass Veit Stoss sich auch noch später mit dem Thema befasste, davon zeugen die beiden späten Zeichnungen im Budapester Kupferstichkabinett[29]). Eine zufällige Entdeckung mag schliesslich noch als Beleg für späte Nachwirkung mitgeteilt werden: an der Aussenwand des Hauses Lukiewicza 8 in Lemberg befindet sich eine bemalte, offenbar dem 18. Jahrhundert entstammende Relieffigur der Hl. Anna, die der Anna unserer beiden Gruppen überraschend ähnlich ist.

Befanden wir uns mit den beiden Anna Selbdritt-Gruppen in den achtziger Jahren des 15. Jahrhunderts, so überschreiten wir mit dem Holzrelief des Abschieds Christi von Maria aus dem Warschauer Nationalmuseum bereits die Schwelle zum 16. Jahrhundert[30]). Ebenso deutlich ist es, dass wir uns hier wesentlich weiter von der eigentlich Stossischen Kunst entfernen als bisher. Ausserhalb des engeren Werkstattkreises entstanden, lässt dieses Werk den Einfluss des Veit Stoss nur allgemeiner verspüren: in dem Ernst, der den Vorgang durchwaltet, den steil-schweren Proportionen der Figuren, dem Kopf Christi, der an den des Krakauer Ölbergreliefs erinnert, den Köpfen mancher Apostel, besonders des Petrus, der dem des Krakauer Marientodes verwandt ist. Am wenigsten Stossisch sind die drei Frauen links und das rechts oben in luftiger Ferne erscheinende Schloss; hier weht schon ganz die Luft des sechzehnten Jahrhunderts.

Der Überlieferung nach stammt das Relief aus Schlesien. Dort finden sich in der Tat verwandte Werke. Ähnlich trocken gereihte Gestalten bei ähnlicher Behandlung von Gewändern, Gesichtern und Haaren finden sich bei schlesischen Schnitzwerken vom Anfang des 16. Jahrhunderts, etwa dem Sippenaltar von Nieder-Schwedeldorf[31]) oder drei Figuren aus Berndorf

---

[23]) Lossnitzer a. a. O. S. 54.

[24]) vgl. L. Gerevich, A Kassai Szt. Erzsébet templom szobrászata a 14—16. században (Die Plastik der Kaschauer Elisabeth-Kathedrale im 14.—16. Jahrhundert), Budapest 1935.

[25]) aus der Anna-Kirche zu Wien, jetzt im dortigen Diözesan-Museum. Vgl. K. Rathe, Ein unbekanntes Werk des Veit Stoss in Wien (in: Kunstgeschichtl. Jahrbuch der KK. Zentralkommission 1909, S. 181 ff.); Lossnitzer a. a. O. S. 125—126; Katalog der Nürnberger Veit Stoss-Ausstellung 1933 Nr. 18.

[26]) St. Jakobskirche. Daun a. a. O. S 84—85; Lossnitzer a. a. O. S 147; Katalog der Nürnberger Veit Stoss Ausstellung Nr. 22.

[27]) jetzt in Innsbrucker Privatbesitz. Katalog der Nürnberger Veit Stoss-Ausstellung Nr. 11.

[28]) abgebildet in Sprawozdania Komisyi do badania historyi sztuki w Polsce Bd. 7, S. 139.

[29]) Katalog der Nürnberger Veit Stoss-Ausstellung Nr. 73—74. Eine der beiden Zeichnungen abgebildet bei Lutze a. a. O. S. 5.

[30]) Holz. Die ursprüngliche Fassung entfernt. Nach Mitteilung der Vorbesitzerin aus der Pfarrkirche in Freiwaldau (Schlesien). 83 × 107 cm. Aus dem Nationalmuseum Warschau.

[31]) Braune-Wiese Taf. 113.

im Breslauer Museum[32]). Ein motivisch gleiches Relief aus der Kirche von Riemberg (jetzt Breslau, Museum der Bildenden Künste)[33]) zeigt auch formal einige Verwandschaft, besonders in der Art, wie die beiden Hauptgestalten beherrschend im Vordergrund stehen, links die drei Frauen erscheinen und rechts auf luftiger Höhe die Burg aufragt. Freilich ist das Breslauer Relief wesentlich flacher, unruhiger in der Linienführung, malerischer in der Gesamthaltung, so dass ein direkter Werkstattzusammenhang nicht besteht.

Ein kräftiger süddeutscher Einschlag darf in unserem Relief nicht übersehen werden, wie ja das Süddeutsche damals auch in Schlesien stark vordringt. Die an sich ganz anders geartete bemalte Holzgruppe des Abschieds Christi in der Pfarrkirche zu Forchheim[34]) weist doch in der Gesamtanlage und in einzelnen Gestalten, besonders Christi und Petri, eine wenigstens allgemeine, typologische Verwandschaft auf. Andererseits erweist sich unser Relief, im Vergleich mit süddeutschen Arbeiten, wie den beiden aus süddeutschem Privatbesitz nach Hannover (Kestner-Museum) gelangten Flügeln aus der Nachfolge des Bamberger Stoss-Altars[35]), durch den trockeneren Ernst seiner Gestalten doch als unzweideutig norddeutsche Arbeit.

*

Im Erker des Hauptsaales der Ausstellung hingen in Reliquiarrahmen zwei kleine spätgotische Bilder: Verkündigung und Marienkrönung[36]). Sie haben zwar mit Veit Stoss nichts zu tun, sind aber zur Zeit seines Krakauer Aufenthaltes (um 1480) entstanden und gehören zu den reizvollsten Schöpfungen deutscher Malerei der Spätgotik im Ostraum.

Maria kniet in blauem Gewand mit hellgrüner Innenseite vor einem goldschmiedehaft feinen Betpult, das mit einer rot bestickten Decke belegt ist; hinter ihr ein grün-goldener Vorhang. Ihr naht sich der Engel in bläulich-weissem Gewand; zwei kleinere Engel halten die Schleppe seines blau-goldenen Mantels. Seine grünen Flügel, innen weiss-rosa gefärbt, stechen lang und schmal vor dem Gold des Hintergrundes in die Luft. In seinen Händen rollt sich das Blatt mit der Verkündigung.

Die Marienkrönung spielt sich vor einer goldenen Thronarchitektur ab, deren Lehnen mit bestickten Decken behängt sind; der Goldgrund ist mit getriebenen Ranken geschmückt. Gottvater und Gottsohn tragen über dunklen Untergewändern Mäntel aus Goldbrokat. Maria ist in einen schwarzblauen Mantel gehüllt, unter dem ein orangefarbenes Untergewand hervorleuchtet. Polnische Forschung hat einmal die kölnische Herkunft der beiden Bilder vermutet[37]). Die Eleganz der feingliedrigen Gestalten, die Verbindung nervöser Raffinesse mit Schelmisch-Kindlichem, die aparten Farben erinnern tatsächlich an die Spätzeit der Kölner Malerschule, etwa an den Meister des Bartholomäusaltars. Auch an Französisches könnte man denken. Näherer Untersuchung halten solche Vermutungen freilich nicht stand. Das Westliche ist diesen Bildern mehr wie ein Parfüm aufgehaucht; ihre Grundsubstanz ist bodenständig. Sie dürften in Krakau entstanden sein und finden ihre nächsten Entsprechungen in den Flügelbildern des Altars der Pfarrkirche zu Olkusch, der in den achtziger Jahren des 15. Jahrhunderts entstanden ist und seinerseits wieder mit Schlesischem zusammenhängt[38]). Nur ist, dem kleineren Format entsprechend,

---

[32]) Braune-Wiese Taf. 133.

[33]) Braune-Wiese Taf. 128.

[34]) abgebildet Daun a. a. O. S. 101.

[35]) Daun a. a. O. S. 90—91.

[36]) In alten Reliquiarrahmen. Stiftung der Krakauer deutschen Kürschnerzunft, ehemals in der Zukunft-Kapelle der Marien-Kirche in Krakau. Tempera auf Holz, jedes Bild mit Rahmen 58 × 44.5 cm. Aus dem Nationalmuseum Krakau.

[37]) L. Lepszy in Prace Komisyi do badania historyi sztuki w Polsce V (1934), S. 45—56.

[38]) abgebildet bei Walicki a. a. O. Taf. 57—63. Näheres darüber in des Verfassers Arbeit „Spätgotische Tafelmalerei in Polen".

17—18. WERKSTATT DES VEIT STOSS, ANNA SELBDRITT, TEILAUFNAHMEN.
(FRÜHER TARNÓW, DIÖZESANMUSEUM)

19. SCHLESISCH UNTER EINFLUSS DES VEIT STOSS, ABSCHIED CHRISTI VON MARIA
(FRÜHER WARSCHAU, NATIONALMUSEUM)

20. KRAKAUER MEISTER UM 1480, VERKÜNDIGUNG

21. KRAKAUER MEISTER UM 1480, MARIENKRÖNUNG

22. JOHANNES-ALTAR AUS DER KRAKAUER FLORIANI-KIRCHE, PREDIGT DES TÄUFERS IN DER WÜSTE

23. JOHANNES-ALTAR AUS DER KRAKAUER FLORIANI-KIRCHE, TAUFE IM JORDAN

24. JOHANNES-ALTAR AUS DER KRAKAUER FLORIANI-KIRCHE, TANZ DER SALOME

25. JOHANNES-ALTAR AUS DER KRAKAUER FLORIANI-KIRCHE, ENTHAUPTUNG DES TÄUFERS

26—27. ZUSCHAUER VOM JOHANNES-ALTAR IN DER KRAKAUER FLORIANI-KIRCHE

hier alles anmutiger, eleganter, spritziger. Die westlichen Züge hängen wohl damit zusammen, dass die ganze südostdeutsche Malerei dieser Jahre stark von deutscher Graphik, vor allem von Schongauer-Stichen abhängig ist[39]). Im übrigen wäre die Vermutung, dass ein kölnisch geschulter Maler damals in Krakau arbeitet, nicht absolut abwegig. In Kaschau wird 1465 ein Johannes Pictor aus Köln erwähnt[40]), und in Krakau hat am 12. Februar 1486 der Malergeselle Rudolf von Köln einen Geldhandel vor Gericht[41]).

Ein Prunkstück der Ausstellung bildeten schliesslich vier Reliefs und eine Gruppe von Halbfiguren — Reste eines Altars, die nach dem Polenfeldzug in sehr verschmutztem Zustand in der Krakauer Floriani-Kirche aufgefunden wurden. Inzwischen in der Werkstatt Kneisel einer sorgfältigen Reinigung und Wiederherstellung unterzogen, wobei auch verschiedene Übermalungen abgenommen wurden, offenbarten sie sich nun als überaus wertvolle Zeugnisse deutscher Kunst in Krakau an der Schwelle der Renaissance.

Den Mittelschrein des Altars nahm ehemals eine Taufe Christi ein, von der sich ein kniend taufender Johannes und drei Engel erhalten haben (z. Zt. ebenfalls in der Restaurierwerkstatt). Bei einer Restaurierung im Jahre 1860 wurden die erhaltenen Teile falsch zusammengefügt und mit einem neugotischen Altarumbau versehen[42]). Die vier erhaltenen Flügelreliefs wurden links und rechts des Mittelschreins angebracht, und zwar links die Predigt in der Wüste und die Taufe im Jordan, rechts der Tanz der Salome und die Enthauptung des Täufers. Die kleinen Halbfiguren wurden oben auf den Flügeln befestigt.

Die Willkürlichkeit dieser Rekonstruktion ist seit langem erkannt worden[43]). Wenden wir uns — unter Ausserachtlassung der auf der Ausstellung nicht vertretenen Mittelschreinfiguren — den vier Reliefs zu, so geben uns gewisse Beobachtungen Anhaltspunkte für ihre ursprüngliche Anordnung. Der festlich prunkvollere Charakter der beiden Innenraumszenen (Tanz der Salome und Enthauptung Johannis) gegenüber den landschaftlichen Szenen (Predigt und Taufe) ist nämlich mit grosser Wahrscheinlichkeit als der typische Unterschied zwischen Innen- und Aussenseite eines Altarflügels zu deuten. Wir hätten also die von einander getrennten Innen- und Aussenseiten eines Flügels vor uns. Bei den Landschaftsszenen deutet neben dem allgemein bescheideneren, kleinfigurig gedrängten Charakter ihrer Komposition auch der silhouettenartig ausgesägte obere Abschluss darauf hin, dass sie offenbar als Aussenseiten auf die Rückseite der beiden anderen Reliefs geheftet waren. Wahrscheinlich war der Raum oberhalb der Landschaftskonturen noch bemalt. Im übrigen muss es sich hier um den rechten Flügel handeln, da er die späteren Ereignisse aus dem Leben des Täufers enthält. Der als verloren zu betrachtende linke Flügel enthielt wahrscheinlich Szenen aus der Jugendgeschichte des Johannes: Verkündigung an Zacharias, Heimsuchung, Geburt des Johannes u. ä.

---

[39]) Für Schlesien vgl. darüber H. Lossow, Der Marienaltar in der Elisabeth-Kirche zu Breslau, in: Jahrbuch der Preuss. Kunstsammlungen 1939, S. 127—140. Für die Karpatenländer hat Edith Hoffman sehr aufschlussreiches Material gesammelt.

[40]) Hekler, Ungarische Kunstgeschichte, Berlin 1937, S. 78.

[41]) Ptaśnik, Cracovia artificum 1300—1500, Krakau 1917, Nr. 964.

[42]) Der Altar in diesem Zustand abgebildet in Sprawozdania Komisyi do badania historyi sztuki w Polsce 6, S. 141.

[43]) vgl. L. Puszet, Ołtarz św. Jana Chrzciciela w kościele św. Floryana w Krakowie (Der Altar Johannes des Täufers in der Floriani-Kirche zu Krakau) in Sprawozdania... 6, S. 139—152. Dort findet sich über die Herkunft des Altars die Angabe, er habe vorher in der 1802 aufgelösten Kirche der Hl. Scholastika gestanden. Da diese Kirche aber erst 1648 erbaut sei, könne das auch nicht der ursprüngliche Standort gewesen sein. In diesem Zusammenhang sei eine Nachricht bei Pruszcz, „Kościoły i Kleynoty miasta Krakowa" (1745) von besonderem Interesse, nach der „in der Boner-Kapelle (der Marien-Kirche) ein Altar Johannes des Täufers gestanden habe, eine alte und ausgezeichnete Schnitzarbeit".

Nicht leicht zu deuten ist es, in welchem Zusammenhang die kleinen Halbfiguren ursprünglich angebracht waren. Offenbar waren sie als Zuschauer oder Richter an einer Szene beteiligt, ebenso scheint es sich bei dem König um Herodes zu handeln. Es wäre denkbar, dass die Figürchen ursprünglich in der verlorenen Predella sassen, wo vielleicht das Verhör des Johannes durch Herodes oder etwas ähnliches dargestellt war.

Der künstlerische Charakter der Reliefs ist bereits ganz renaissancehaft. Freude an der Landschaft und an bildnismässigem Realismus kennzeichnen die Aussenbilder. Behäbige, reich gekleidete Patrizierfrauen sitzen bei der Predigt des Täufers in der ersten Reihe; sehr ausdrucksvoll sind die skeptisch nachdenklichen Gesichter der dahinterstehenden Männer. Bei den Aktfiguren der Taufe im Jordan offenbart sich ein behaglich rundliches Körpergefühl, das nichts mehr von der Spannung spätgotischer Askese hat. Die beiden anderen Szenen spielen sich in reichvertäfelten „altdeutschen" Räumen ab. Dem Realismus der Köpfe (besonders die Zuschauer auf der Galerie bei der Enthauptung!) gesellt sich ein starkes Gefühl für höfisch elegante Haltung. Von unnachahmlich noblem Schwung ist die Gestalt der tanzenden Salome, die in dem rechts am Pfeiler ihr gegenüber lehnenden Mann ein Echo findet. Bei den Musikanten ist der Einfluss italienischer Renaissanceplastik unverkennbar. Zu den prachtvollsten Leistungen der deutschen Schnitzkunst jener Zeit gehören die derben, nicht ohne Humor beobachteten Bauernköpfe der kleinen Halbfiguren.

Es bedarf keiner besonderen Erwähnung, dass diese Plastiken mit Veit Stoss nichts mehr zu tun haben[44]). Die Freude an der Landschaft, die zottigen Haarschöpfe, der handfeste Realismus der gedrungenen Figuren, der grosse Schwung der festlichen Szenen und die leuchtende Farbe — dies alles weist unzweideutig auf donauländische Herkunft des Meisters, der aus Bayern oder der Ostmark kam. Ich möchte einer geplanten Spezialuntersuchung über diese reizvollen Fragmente nicht vorgreifen[45]) und deshalb nur kurz auf ein bayrisches Stück hinweisen, das der weiteren Forschung vielleicht einen Anhaltspunkt geben kann. In der Sammlung des Historischen Vereins zu Landshut befindet sich das stark beschädigte Relief einer Taufe Christi, das offenbar derselben Zeit wie unsere Fragmente entstammt und auch sonst verwandte Züge aufweist[46]). Namentlich der Johannes ist dem auf den Reliefs sowie im Mittelschrein unseres Altars dargestellten Täufer ziemlich ähnlich. Von derselben Hand sind die beiden Werke nicht, doch dürften sie (stilistisch) in keinem sehr grossen Abstand voneinander entstanden sein.

---

[44]) Zur Zeit der Restauration um 1860 wurde der Altar von Grabowski, Hoszowski, Zebranski u. a. noch für ein Werk von Veit Stoss gehalten, wogegen zuerst Essenwein, Die mittelalterlichen Kunstdenkmale der Stadt Krakau, Leipzig 1869, Bedenken erhob. Puszet a. a. O. S. 151—152 wollte die Fragmente mit dem 1523 vollendeten Anna-Altar in der Nürnberger Lorenz-Kirche in Verbindung bringen. Da dessen Bilder von Hans von Kulmbach gemalt sind, vermutete er, dass dieser auch bei den Krakauer Fragmenten beteiligt gewesen sei. Daun a. a. O. S. 143—144 wandte sich dagegen und schrieb den Johannesaltar dem Stanislaus Stoss zu. Lossnitzer a. a. O. S. 122 deutete zuerst in die richtige Richtung mit dem Satz: „Er ist das Meisterwerk eines jungen, oberdeutschen Meisters aus der Donaugegend; ich kenne nur am Zwettler Altar verwandte Züge".

[45]) Dr. Barthel in Breslau bereitet eine solche vor.

[46]) abgebildet bei Halm, Studien zur süddeutschen Plastik II, S. 152—153.

Nachweis der Bildvorlagen:
Nr. 1: Propaganda-Amt Krakau. Nr. 2: Christoph Müller, Nürnberg. Nr. 8: Kunstgeschichtl. Seminar Marburg. Nr. 10: Staatl. Museen Berlin. Alle anderen.
Fotos: Institut für Deutsche Ostarbeit. Krakau.

HANDWERKSRECHT UND HANDWERKSSITTE IN DEN BILDERN DES BEHAIM-CODEX

VON ASSESSOR JOHANN WERNER NIEMANN, LEMBERG

Im Jahre 1505 legte der Krakauer Stadtschreiber Balthasar Behem zu Krakau seinen Codex pictoratus an, der das Zunftleben dieser Stadt zur Zeit des ausgehenden Mittelalters in vielen kolorierten Miniaturen von bedeutendem künstlerischem Wert schildert. Kaufleute, Krämer, Kürschner, Bäcker, Schneider, Riemer, Goldschmiede, Bogner, Huter, Rademacher und Wagner, Schuhmacher, Köchermacher und Sattler, Schwerdtfeger, Nadler, Bogenschützen, Schmiede, Seifensieder, Beutler, Senkelmacher und Bader sind in Miniaturen oder in ihren Zunftwappen vertreten. Die Kenntnis der Zünfte des Mittelalters resultiert weitgehend aus diesem Buche.

Die Miniaturen des Behaim-Codex mit ihren Darstellungen aus dem Handwerkerleben sind eine kulturgeschichtliche Quelle ersten Ranges, die uns — wie nur wenige andere — den Werktag des Mittelalters nahe bringt. Der derbe Humor und die beissende Ironie im Dienste der Erziehung zum rechtlichen Handeln, die Anspielungen auf die Laster und Misstände der Zeit, die Freude am bunten Leben und an den Sitten der einzelnen Zünfte — alles das begründet die geistige Verwandtschaft des Malers mit den deutschen Volksdichtern und Volkserziehern des späten Mittelalters, vor allem mit dem „Narrenschiff" Sebastian Brants und den Schwänken und Fabeln von Hans Sachs[1]).

Die Bilder lehren uns mühelos ein Stück Sittengeschichte jener Tage. Aus mancherlei Andeutungen hören wir die Schwänke, die sich Meister und Gesellen am Biertisch erzählten, heraus, erkennen wir die bei feierlichen Gelegenheiten geübten Bräuche wieder, die uns die literarischen Quellen überliefert haben, werden uns schliesslich die Streitigkeiten der Zünfte untereinander und die Vorurteile sichtbar, die man manchen Zweigen des Handwerks entgegenbrachte.

Wir sehen in das Innere einer Schneiderwerkstatt. Der Meister der am Tisch steht und ein Stück Tuch abschneidet, hat einen ausgesprochenen Ziegenbart, wie man ihn im Volks- und Kinderlied auch heute dem Schneider noch nachsagt. Der Geselle der ihm gegenüber sitzt, füttert eine Ziege mit Blättern, während er, ohne daran zu arbeiten, einen Rock über den Knien liegen hat. Er ist auffallend geckenhaft gekleidet und trägt einen Kranz auf dem Kopf.

Die Krakauer Gesetze gegen den Luxus verboten gerade den Schneidern, auffallende und teure Kleider zu tragen. Vielleicht um zu verhüten, dass sie sich vornehmer anzögen als ihre Kunden, vielleicht aber auch, um ihnen das Vergnügen daran zu nehmen, sich beim Zuschneiden Stoff gutzumachen. Der Geselle hat sich, wie um seine Verachtung gegen diese wahrscheinlich oft umgangene Verordnung zu zeigen, mitten am hellen Werktag besonders festlich angezogen. Der Kranz auf dem Kopf und seine Gleichgültigkeit gegen den Rock auf seinen Knien lassen deutlich erkennen, dass er keine Lust zur Arbeit hat. Er feiert den „Blauen Montag", der das ganze Mittelalter hindurch der Kummer der Zunftmeister war und gegen den auch die Krakauer Zünfte zahlreiche Verbote erlassen haben.

Seine besondere Bewandtnis hat es aber damit, dass er die Ziege mit Blättern füttert. Das ist eine Anspielung auf eine boshafte Geschichte, die im Volk über die Schneider umging. Hans

---

[1]) W. Terlecki: Ze studjów nad minjaturą pol. XVI w. (Sprawozdania Tow Naukowego we Lwowie X. S. 15 ff.) St. Estreicher: Minjatury Kodeksu Bema oraz Ich Treść Obyczajowa. (Rocznik Krakowski Band XXIV, 1933 S. 199 ff.).

Sachs hat sie ein halbes Jahrhundert nach der Entstehung des Behaim-Codex in Reime gefasst. Es ist „Die Ursach der feintschaft zwischen schneider und der gais“[2]).

Ein Schneider musste für einen reichen Vogt einen Anzug nähen. Von dem Stoff schaffte er sich etwas auf die Seite, wurde aber von seinem Auftraggeber dabei ertappt. Zur Strafe verurteilte ihn der Vogt dazu, ein ganzes Jahr seine Ziege zu füttern:

Vnd straft in vmb die dat fuerwar	Und straft ihn um die Tat fürwahr,
Das er im solt ain ganczes jar	Dass er ihm sollt'ein ganzes Jahr
Ain gais halten in seinem haus.	Ein Geis halten in seinem Haus.

Der Schneider ärgerte sich sehr über die Schmach, die ihm der Vogt angetan hatte, und rächte sich dafür an der unschuldigen Ziege. Er liess sie hungern, prügelte sie und stach ihr schliesslich eine Nadel in den Kopf, so dass sie tot war. Um nun die Spuren seiner Tat zu beseitigen beschloss er, die Ziege in den Stadtgraben zu werfen, ging dabei aber so unvorsichtig zu Werke, dass er selber mit in den Graben fiel und gleichfalls tot war:

Vnd auf der gais dot also lag,	Und auf der Geis tot also lag
Pis das aufging der helle tag.	Bis das aufging der helle Tag.
Das wunder auch der pfleger sach	Das Wunder auch der Pfleger sah,
Sagt, die dot gais zv ainer rach	Sagt: die tot Gais aus einer Rach'
Hat den lembting schneider vmbracht.	Hat den lahmen Schneider umgebracht.
Das wundert iderman vnd lacht.	Das wundert jedermann und lacht.
Seit her sint die schneider der gais	Seither sind die Schneider der Gais
Von herzen feint, wie man den wais;	Von Herzen Feind; wie man denn weiss;
Dergleichen wiederumb auch seint	Dergleichen wiederum auch seint
Die Geiss auch den schneidern feint.	Die Gaiss auch den Schneidern Feind.

Die Zeitgenossen kannten die damals allgemein verbreitete Geschichte. Sie hatten ihr Vergnügen daran, den Schneidern aber sollte das Bild eine Warnung vor dem Tuchdiebstahl sein.

Einen ähnlichen Sinn wie die Ziege auf dem Schneiderbild haben die Hunde und Katzen, die man auf einigen anderen Bildern sieht. Wer einen Hund oder eine Katze tötete, wurde ehrlos und musste aus der Zunft ausgeschlossen werden. Bis weit in das XVIII. Jhrt. hinein spielten sich vor den Gerichten deutscher Städte Prozesse ab, die eine Anklage dieser Art zum Gegenstand hatten. Die Gewerbe, die aus dem Balg dieser Tiere Nutzen zu ziehen in der Lage waren, also vor allem die Gerber und die Kürschner, waren besonders verdächtig und wurden oft von den Angehörigen anderer Zünfte damit gehänselt. Die Kürschner hatten den Spottnamen „Katzenschinder“ und bei Hans Sachs im „Fatzwerck auff etliche Handwerck“[3]) heisst es von einem Gast, der in die Gesellenschänke kam:

...Fieng an vnd thet vns alle fatzen	Fing an und tat uns alle fatzen (necken)
Vnd wünscht ein schöne feiste Katzen	und wünscht eine schöne feiste Katzen
Dem Kürssner mit eim fehn balck....	dem Kürschner mit einem Fähenbalg (Fuchsblag).

Der Nürnberger Schuster und der Maler der Kürschnerminiatur im Behaim-Codex hatten gewiss dieselbe Volksüberlieferung im Sinne. Der Hund, der auf dem Gerberbild seine Notdurft verrichtet, erinnert uns daran, dass man im Mittelalter die Gerber „Hundsdreck“ schalt, weil sie zum Gerben gewisser Häute Hundekot verwandten.[4])

---

[2]) Hans Sachs: Sämtliche Fabeln und Schwänke, Halle 1894, I. S. 491. Estreicher l. c. S. 209.
[3]) Hans Sachs Forschungen (Nürnberg 1894, Festschrift) S. 163.
[4]) Hans Sachs: Sämtliche Fabeln und Schwänke II S. 252. Estreicher l. c. S. 216.

CODEX PICTORATUS DES BALTHASAR BEHAIM (FOL. 250): SCHNEIDERWERKSTATT

CODEX PICTORATUS DES BALTHASAR BEHAIM (FOL. 281): WERKSTATT DES GLOCKENGIESSERS

Der Hund auf dem Glockengiesserbild dient jedoch lediglich der Illustration. Im Hintergrund sehen wir einen Kranz, der an einer Stange vor einer Tür hängt. Er deutet auf einen Weinausschank. Im übrigen stellt das Bild zwei fremdartig aussehende Männer dar, die offenbar eine Glocke kaufen wollen. Der Meister schlägt sie an, um ihnen den Klang vorzuführen. Vorne stehen kleinere Gussarbeiten und Formen; rechts sieht man einen Gesellen am Schmelzhafen.

Ein anderes Bild zeigt den Schiessplatz der Schützengilde. Ein reich gekleideter Schütze, der mit allen Zeichen der Würde des Schützenkönigs angetan ist, hat die Armbrust gespannt und zielt. Ein anderer Schütze hält ihm den Hut über den Kopf. Der Hut hat im Mittelalter als Zeichen der Würde und Macht stets eine besondere Bedeutung gehabt. Wir brauchen nur an den Hut des Landvogts im „Wilhelm Tell" zu denken. Aber auch im Lehnrecht, bei der Investitur, spielte er eine gewisse Rolle. Hier ist der Augenblick vor der Krönung des Schützenkönigs dargestellt. Das war früher von grosser Bedeutung, denn das Recht, einen König zu wählen, konnten die Schützengilden nur durch ein Privileg des Königs erwerben[5]). Auf den übrigen Bildern finden wir noch eine ganze Reihe anderer Bräuche des Zunftlebens dargestellt: Auf dem Gerberbild sitzt ein Geselle auf dem Fussboden und hat um sich herum Spielkarten verstreut. Vor dem Tor sieht man eine kleine Figur herannahen, die dieselben Geräte wie der Geselle im Hof der Werkstatt am Arm hat, also wohl gleichfalls ein Geselle ist. Es ist derselbe Geselle, der in zwei Situationen dargestellt wird. Bei der Lossprechung musste nach dem Brauch einiger Zünfte der Geselle mit den anderen Gesellen Kartenspielen. Im Augenblick, wo er aber nach den Karten griff, zogen seine Mitspieler Stöcke heraus und schlugen ihn auf die Finger. Das ist offenbar ein Initiationsakt, wie wir ihn bei allen Völkern finden und wie er sich am längsten in den Studentenbräuchen erhalten hat[6]). (Fuchsenritt und dergl.). Der Geselle hier ist auf der Wanderschaft und spricht bei dem Meister vor. Die Karten auf dem Boden in Verbindung mit seinem kläglichen Gesichtsausdruck sind ein Hinweis auf den bösen Scherz, der ihm bevorsteht.

Die verkleideten Gestalten auf dem Wappen der Köcherer und der Sattler, von denen die eine einen Hahn und die andere einen Kranz aus Zweigen und Gras im Haar hat, erinnern an die Zunftumzüge, die alljährlich stattfanden; die Frau, die auf dem Handschuhmacherbild, sich zärtlich von dem Narren umfassen lässt und durch die Finger auf ihren alten und bärtigen Mann sieht, soll eine Verspottung der Handschuhmacher sein, deren Frauen damals als treulos galten. Der Kranz auf dem Kopf des Gesellen auf dem Böttcherbild ist der Gesellenkranz, den der freigesprochene Geselle nach vielen, manchmal schmerzhaften Prozeduren, von seinen Kameraden aufgesetzt erhielt. Auf die mittelalterlichen Gesellenzweikämpfe und zugleich auf den in der Natur der beiden Handwerke liegenden Konkurrenzstreit zwischen den Rademachern und den Wagnern weisen die beiden keulenschwingenden Figuren über den Wappen dieser beiden Zünfte hin. Die beiden Männer mit Pilgerstäben und Reisekleidern, die — auf dem Krämerbild — die brennende Stadt verlassen, mögen schliesslich eine Anspielung auf die Bestimmung mancher deutscher Stadtrechte des Mittelalters sein, die denjenigen, der absichtslos eine Feuersbrunst verschuldete, nicht zur peinlichen Strafe, sondern nur zum Ersatz des Schadens und zum Verlassen der Stadt verurteilte.

Diesen Beispielen könnten noch zahlreiche andere hinzugefügt werden. Auffallend und allen gemeinsam ist ihr gleichzeitiges Vorkommen in der deutschen bürgerlichen Meistersingerliteratur. Manche Anekdoten, die Hans Sachs erzählt auf diese Weise, sind bereits 50 Jahre früher

---

[5]) Estreicher 1. c. S. 225.
[6]) O. Schade, Über Jünglingsweihen in Weimarisches Jahrbuch VI S. 302.
[7]) Estreicher 1. c. S. 232.

in Krakau illustriert worden. Die Mittelpunkte der Meistersingerdichtung waren Nürnberg und Augsburg; aber auch in Schlesien, vor allem in Breslau und Glogau hat der Meistergesang geblüht. Seine allgemeine Grundlage war die städtische Handwerkerkultur des 15. Jhrts. Ihre Sitten und Gewohnheiten wurden durch wandernde Gesellen nach Krakau gebracht und dort — soweit sie nicht schon vorhanden waren — verbreitet. Aus diesem reichen Schatz hat der Meister des Behaim-Codex mühelos schöpfen können.

ROMANISCHE BAUPLASTIK AUS ČERNIHIV UND HALISZ

VON DR. DR. HERMANN WEIDHAAS, POTSDAM

Das alte Halisz, von dem hier viel die Rede sein wird, hat der vormaligen österreichischen Provinz Galizien den Namen gegeben. Ukrainisches und polnisches Sprachgebiet waren hier wie auch schon in früheren Zeiten und wie es sich soeben unter deutscher Herrschaft wiederholt, vereinigt. Diese Einheit hat Elementen deutscher Kunst schon in mittelalterlicher Zeit den Weg weit nach Osten gebahnt. Von zwei Stationen dieses Weges handelt nachfolgende Arbeit:

Das siegreiche Vordringen im Osten hat unsere Soldaten in den südlichen Gebieten oft an Baudenkmälern vorbeigeführt, aus deren Form man ersehen kann, dass dem militärischen Vormarsch von heute schon in den Jahrhunderten zuvor mehr als eine Auswirkung deutschen Kulturwillens vorangegangen ist. Ganz deutlich ist dies im 18. Jahrhundert geschehen. Hier glänzen die Werke hervorragender deutscher Baumeister, in Lemberg und Bučač Bernhard Merderers[1]), tief in den Wäldern erhebt sich die grossartige Klosteranlage von Počaïv, an der ein Gottfried Hofmann mitgearbeitet hat. Im Cholmer Land sammelt sich um den Namen Thomas Rezler eine Schule tüchtiger Baumeister und Stuccatoren. Der ältere ukrainische Barock gibt eindrückliche Kunde verwunderlicher, aber kraftvoller Verlebendigung des Knorpelstils, wie er von Danzig und vom deutschen Osten überhaupt ausging und in der Ukraine einen für seine Art besonders empfänglichen Boden fand, sich darum dort auch bis ins 18. Jahrhundert hinein halten konnte. Aber auch schon die Gotik, und hier vor allem die schlesische, hat beträchtliche Werke in der Ukraine hinterlassen. Dominikaner treten schon 1222 oder 1228 in Kiew auf, 1238 kommen sie nach Halisz[2]), 1241 nach Przemysl und nach dem Tatarensturm finden wir sie 1270 schon wieder in Lemberg. Ebenso trifft man in den dreissiger Jahren Franziskaner in Halisz[3]) und etwas später in Lemberg[4]). Die lateinische Kathedrale in Lemberg ist ein Werk T. Groms und A. Rabischs[5]). Neben ihr seien die uralte, in ihrer heutigen Form aber vorwiegend gotische Kathedrale von Przemysl (1460)[6]), die Pfarrkirche von Kamjanec Podil'śkyj (15. Jahrh.)[7]), von spätgotischen Kirchen die Pfarrkirchen von Kodnja und Przemysl genannt. Auch schon in romanischer Zeit wird deutsche Form sichtbar. Der bedeutendste Beweis hierfür ist die armenische Kathedrale in Lemberg[8]). Für sie und für die nicht mehr vorhandene orthodoxe Kathedrale ist der Name eines deutschen Meisters überliefert: Dore oder Doring[9]).

---

[1]) Deutsche Monatshefte 1939 S. 138 ff.

[2]) J. Pełeński, Halicz w dziejach sztuki średniowiecznej (Halisz in der Geschichte der mittelalterlichen Kunst) Krakau 1914 S. 170 f.

[3]) Peleński (Pelenśkyj) wie Anm. 2.

[4]) D. Antonoyč, Chto buv budivnyčnym bracькoï cerkvy u L'vovi? (Wer war der Baumeister der Brüderkirche in Lemberg?) Praci Ukrainśkoï Ystoryčno-fylol. towarystva u Prazi I — 1923/24 — und III, 1926.

[5]) K. Lück, Deutsche Aufbaukräfte in der Entwicklung Polens. Plauen 1934. S. 124 ff.

[6]) M. Orłowicz, Ilustrowany przewodnik po Przemyślu (Illustrierter Führer durch Przemyśl), Lemberg 1917, S. 34—47.

[7]) K. Iwanicki, Katedra w Kamieńcu (Die Kathedrale in Kamieniec Podolski), Warschau o. J.

[8]) W. Żyła, Katedra ormiańska we Lwowie (Die armen. Kathedrale in Lemberg). Krakau 1919, J. Piotrowski, Katedra ormiańska we Lwowie w świetle restauracji i ostatnich odkryć (Die armen. Kath. in Lbg. im Lichte der Erneuerungsarbt. u. der letzten Aufdeckungen). Lemberg 1925. D. X. Kajetanowicz, Katedra ormiańska (we Lwowie) i jej otoczenie (Die armen. Kath. u. ihre Umgebung), Lbg. 1930, (2. Aufl.), T. Mańkowski, Sztuka ormian lwowskich (Die Kunst der Lemberger Armenier), Prace Komisji historji sztuki VI — 1934 — S. 61 ff. 1934 H. Weidhaas, Armenier in Polen. Der Orient XIX — 1937 — S. 15 f. Pomniki dziejowe Lwowa (Geschichtliche Denkmäler Lembergs) I — 1892 — Nr. 95, 106, 118, 20 ff., 210.

[9]) V. Sičyńskyj, Architektura Katedry sv. Jura y L'vovi (Die Architektur der Kathedrale d. Hl. Georg in Lbg.) Lbg. 1934 S. 39 f., Tf. XVII.

Nicht so überzeugend liegen die Verhältnisse ausserhalb Lembergs. Dass es in der ganzen übrigen Ukraine deutsche Einwirkungen auch schon in romanischer Zeit gegeben hat, ist zwar allgemein bekannt, aber der deutschen Wissenschaft obliegt noch immer die bisher unerfüllte Aufgabe, Wesen und Umfang dieser deutschen Wirkung zu erkunden. Das aber ist nicht nur um seiner selbst willen von Wichtigkeit, es muss darüber hinaus die Frage geprüft werden, in wie weit die jetzige Ukraine auch schon in romanischer Zeit — dass sie es im 17. und 18. Jahrh. war, bedarf keines Beweises — Durchgangs- und Vermittlungsland des deutschen Kraftstromes nach Mittelrussland gewesen ist. Hier taucht eine verwickelte Fragenmasse auf. Es soll versucht werden, in sie Ordnung an Hand von zwei Kapitellen zu bringen, die zu einer ähnlichen Rolle berufen erscheinen, wie in der Palaeontologie gewisse Leitfossilien. Das eine stammt aus der St. Boris- und Gleb-Kirche in Černihiv und gehört dem ersten Viertel des 12. Jahrhunderts an (Abb. 2). Das andere befindet sich in situ in der St. Panteleimon-Kirche in Halisz und ist noch mindestens ein halbes Jahrhundert jünger (Abb. 1). Auf den ersten Blick scheint es, dass in beiden sich deutscher Kunsteinfluss ausspricht. Man hat gerade in dem Beispiel aus Halisz ein allerdings verspätetes Beweisstück dafür gesehen, dass diese Stadt Durchgangspunkt einer Ausstrahlung gewesen sei, die von Deutschland nach Černihiv und Wladimir-Suzdal' weiter geführt hat. So haben es Kondakov[10]), Berežkov[11]), Pavluckij[12]) und Ajnalov[13]), dann — schon eigentlich wider besseres Wissen — auch noch Pelenśkyj[14]) und F. Halle[15]) dargestellt. Die ersten Zweifel, und zwar aus stilgeschichtlichen Gründen, hatte Nekrasov[16]), ohne aber der Sache eine systematische Untersuchung zu widmen. Sie stellt sich bei näherem Zusehen tatsächlich ein wenig verwickelter dar, als die genannten Verfasser annehmen.

Die Fundumstände des aus St. Boris und Gleb in Černihiv stammenden Kapitells sind für den, dem örtliche Forschung verwehrt ist, nicht eindeutig. Pavluckij erzählt, dass im Jahre 1860 unter einer der Türschwellen der St. Boris- und Gleb-Kirche, die schon damals längst nicht mehr im mittelalterlichen Zustand erhalten war, ein romanisches Kapitell gefunden worden sei. Man habe es identifiziert mit der in den Inventarbüchern der Sakristei genannten „pol'skaja vodosvjatnica" (polnisches Weihwasserbecken). Dieses Stück ist bei Grabar[17]) abgebildet. Ajnalov[18]) aber, den schon Pavluckij als ersten, der sich wissenschaftlich mit dem Gegenstand beschäftigt hat, zitiert, bildet ein Kapitell ab, das offenbar das gleiche wie das von Pavluckij veröffentlichte ist, berichtet jedoch hierzu, er habe es erst im Jahre 1908 und zwar in der St. Michaels-Kirche zu Černihiv gefunden. Immerhin rechnet auch er es dem ehemaligen Bestande der St. Boris- und Gleb-Kirche zu. In der Hauptsache sind sich also die russischen Gelehrten über den Fund einig.

Nach dem Stil gehört zu diesem Stück noch ein Fund aus der St. Michaels-Kirche in Černihiv. Es handelt sich um den sehr zerbrochenen Teil eines Wandpfeilers, dessen vordere Schaftseite

---

[10]) N. Kondakov u. Graf J. Tolstoj, Russkie drevnosti v pamjatnikach iskusstva (Russische Altertümer in den Denkmälern der Kunst) VI. S. Ptrsbg. 1899.
[11]) Trudy Vladimirskoj archivnoj Komisji (Arbeiten der Archivkommission von Wladimir) V — 1903.
[12]) in: I. I. Grabar, Istorija russkago iskusstva (Gesch. d. russ. Kunst) I Moskau 1909. S. 160 f.
[13]) D. Ainalov, Geschichte der russischen Monumentalkunst der vormoskovitischen Zeit. Bln. u. Lpzg. 1932. S. 38 f., 72.
[14]) wie Anm. 2 S. 145.
[15]) F. W. Halle, Die Bauplastik von Wladimir-Ssusdal. Berlin 1929, S. 48 ff.
[16]) A. J. Nekrasov, Očerki po istorii drevnerusskogo zodčestva XI—XVII veka (Umrisse einer Gesch. der altruss. Baukunst). Moskau 1936. S. 135 ff.
[17]) wie Anm. 12 S. 161.
[18]) wie Anm. 13 und: Otčet Cernigovskoj archeologičeskoj Komisii 1909 (Bericht der Archäologischen Kommission zu Černigov 1909) Černihiv 1910, S. 6—8.

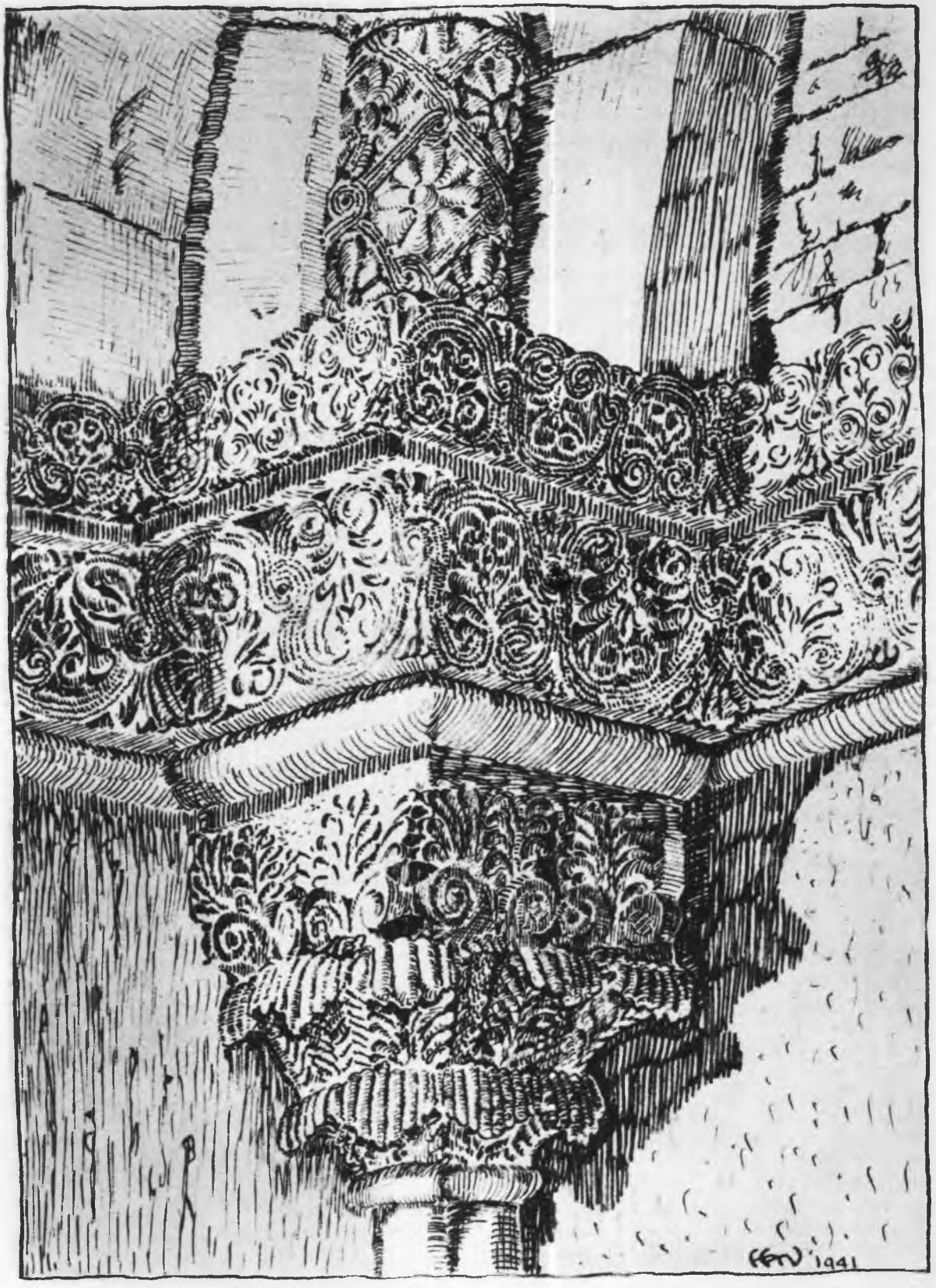


ABB. 1. ST. PANTELEIMONS-KIRCHE, SPÄTER FRANZISKANER-KIRCHE ST. STANISLAUS IN HALICZ IN DER UKRAINE: BAUPLASTIK VOM EHEM. HAUPTPORTAL, (ERGÄNZT)

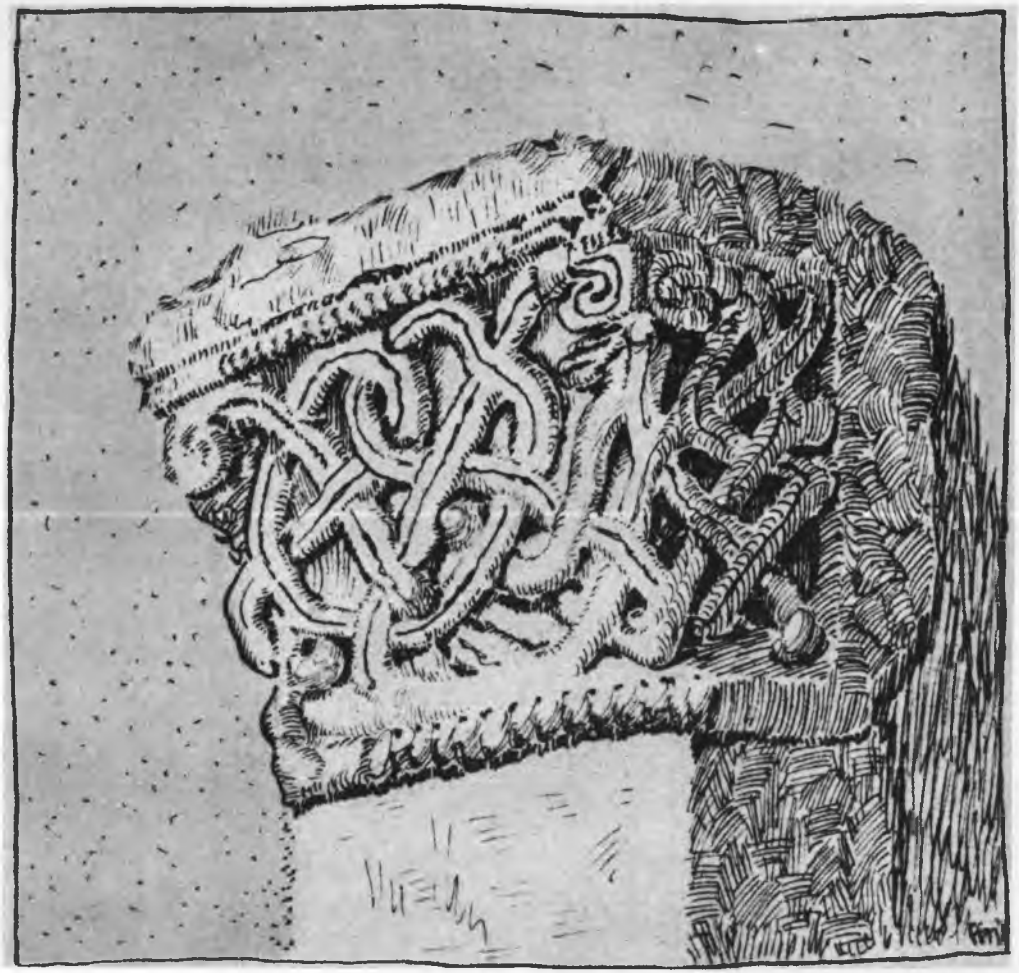


ABB. 2. KAPITELL AUS DER ST. BORIS- UND GLEB-KIRCHE IN ČERNIHIV IN DER UKRAINE

ABB. 3. BRUCHSTÜCK EINES WANDPFEILERS AUS DER BORIS- UND GLEB-KIRCHE IN ČERNIHIV. (GEZ. MIT BENUTZUNG VON AUFNAHMEN D. AJNALOVS U. F. HALLES)

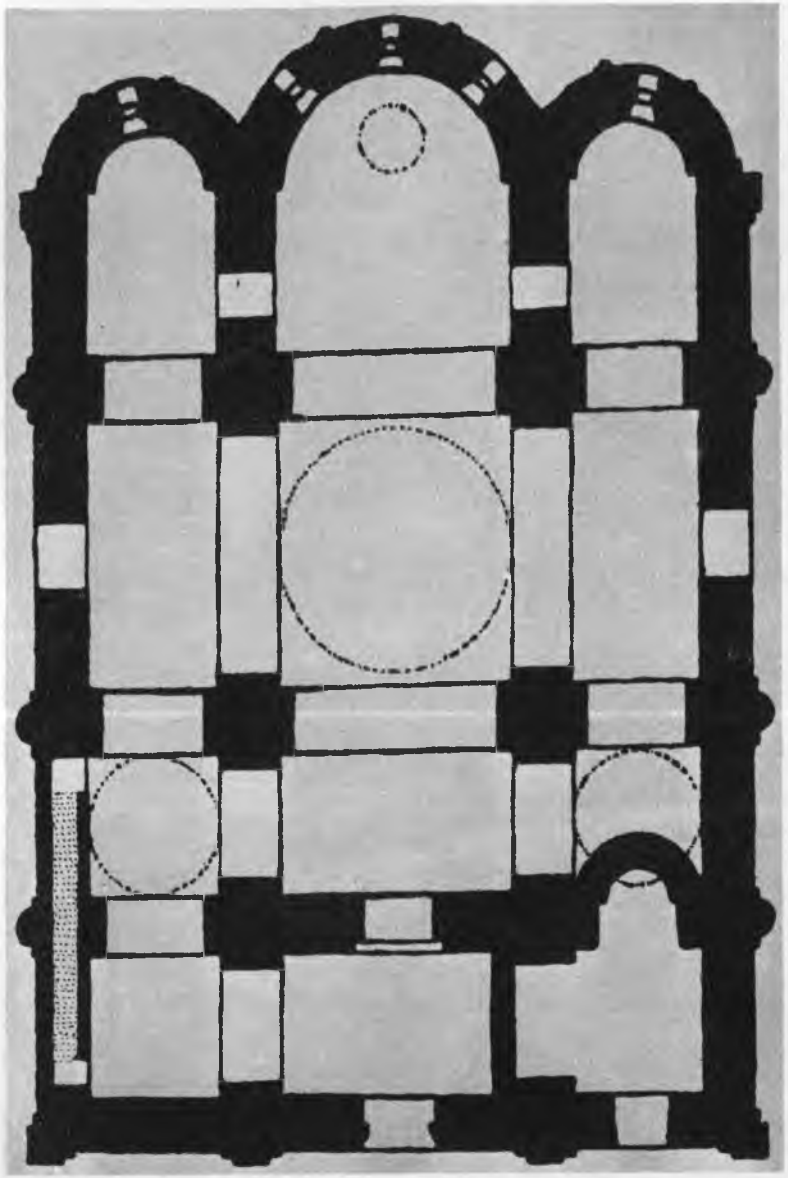


ABB. 4. GRUNDRISS DER KATHEDRALE DES ENTSCHLAFENS DER GOTTESMUTTER DES „ÖLBAUM-(JELCKIJ)-KLOSTERS" IN ČERNIHIV. (NACH AJNALOV)

ABB. 5. ABSIDEN DER ST. PRAXEDIS-KIRCHE IN ČERNIHIV (NACH GRABAR)

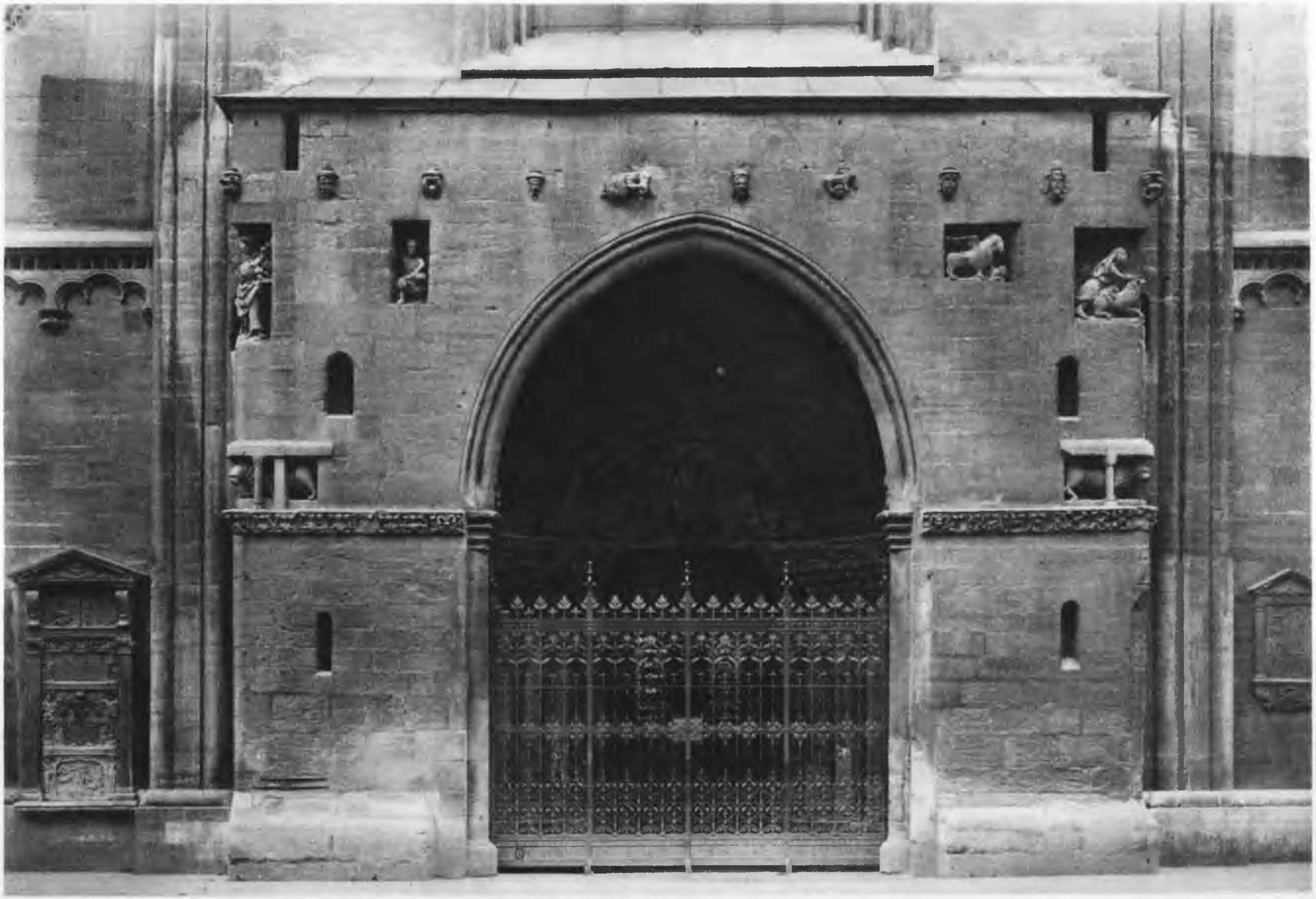


ABB. 6. RIESENTOR AM STEPHANS-DOM IN WIEN

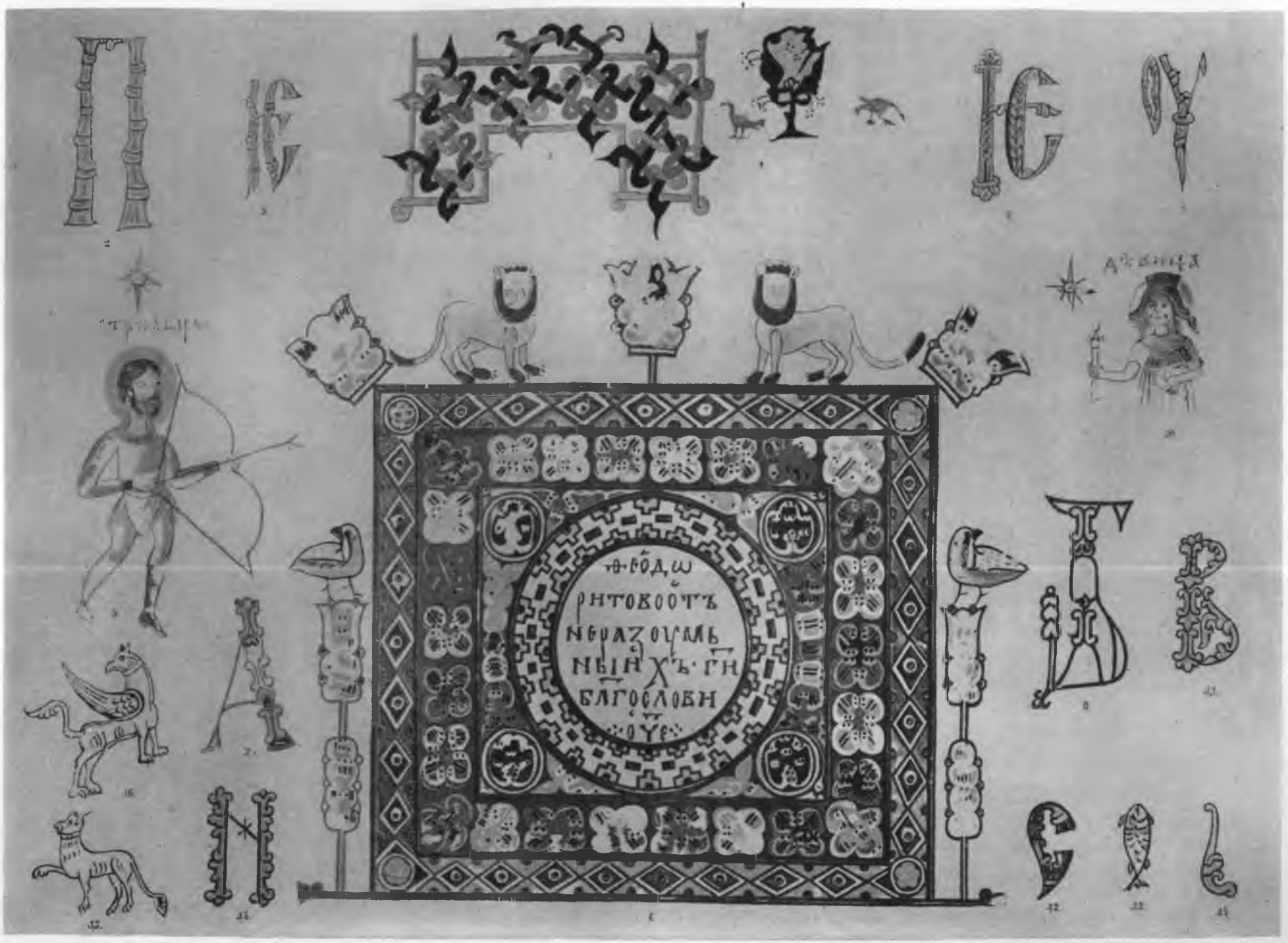


ABB. 7. FRÜHRUSSISCH-BYZANTINISCHE GESCHRIEBENE SCHLINGORNAMENTE

Zu umstehender Abbildung;

Proben frührussisch-byzantinischen geschriebenen Schlingornaments. Nr. 1—5 aus dem sog. Pandekton des Antiochos, Seitenkopf und Buchstaben, П, lE, ОУ. Stilistisch Ende des 11. Jhdts. zu datieren. Übrige Einzelheiten: Aus zwei Versionen des Izbornik Svjatoslaws, einer auf bulgarischer Vorlage beruhenden Compilation halbgelehrter Schriften, die 1073 und 1076 durch den Schreiber Johannes abgeschrieben wurden, u. zw. Seitenkopf, Buchstaben A, Б und zoodiakische u. a. Vignetten. (Abbildung nach V. V. Stasov, L'ornement slave et oriental. St. Petersburg 1887, Tf. XLIII.)

mit Schlingwerk und Vögeln verziert ist (Abb. 3). Der Werkstoff ist der gleiche Sandstein wie bei dem Kapitell und stammt aus der Nähe von Halisz oder Cholm. Auch aus diesem Grund vermuten die Finder, P. Dobrovol'skij wie D. Ajnalov[19]), dass dieses Fragment und das Kapitell zusammen zu der St. Boris- und Gleb-Kirche gehören.

Auf beiden Stücken ist das Schlingwerk verwickelt und reich verknotet. Bei dem einen Denkmal kommt mit den Vögeln figürliches Element vor, bei dem anderen scheint es nur zufällig zu fehlen; so mögen sich beide nach oberflächlicher Betrachtung in die romanische Bauplastik Deutschlands einordnen. Es gibt einen sehr ähnlichen Säulenknauf aus St. Godehard in Hildesheim[20]). Man könnte weitere Beispiele aus dem Dom zu Bamberg[21]), der Kaiserpfalz von Gelnhausen[22]), der Stiftskirche von Königslutter, dem Kloster Amorbach[23]) und anderen Orts heranziehen. Aber die Entstehungszeit unserer Stücke aus Černihiv steht dem entgegen, sie als von Deutschland abhängig anzunehmen. Die St. Boris- und Gleb-Kirche ist nämlich in den Jahren 1120—1123 von dem Fürsten David erbaut worden. Nach dem, was wir von diesem Rurikiden wissen, kann er wenig Beziehung zum europäischen Westen gehabt haben. Er war ein Urenkel Wladimirs des Heiligen, ein Sohn Svjatoslavs von Černihiv (geboren 1027, gestorben 1076), Bruder des Oleg und Jaroslav, die beide in langen Kämpfen um ihren späteren Besitz rangen. Diese sind bekanntlich erst durch den Vertrag von Ljubeč (1097) beendet worden, David Jaroslavič ist aber auch damals noch nicht an dem Erbe beteiligt worden, sondern hat sich aus allen diesen Auseinandersetzungen ferngehalten und nacheinander mit den entlegenen Fürstentümern Perejaslavl', Muroma, Smolensk und kurze Zeit auch Novgorod begnügt. Er ist dann doch noch Herr von Černihiv geworden und hat sich in der St. Boris- und Gleb-Kirche ein Denkmal gesetzt, bevor er im Jahre ihrer Weihe (1123) starb. Dieses Datum aber liegt vor allem, was als Entstehungszeit für die genannten deutschen Beispiele gelten kann. Mit Ausnahme von St. Godehard, das aber auch mindestens zehn Jahre jünger als St. Boris und Gleb sein muss, liegen die Daten der deutschen Stücke kaum vor dem Ende des 12. Jahrhunderts. Man kann wohl noch weiter ausgreifen und Vorbilder in Frankreich suchen, aber man muss dann schon bis Caen gehen, wo Ste. Trinité aus den Jahren 1062—1072[24]) [25]) einen verwandten Säulenkopf hat. Es gibt noch einen ähnlichen in Vézélay[26]), einen anderen in Souvigny[27]), Ajnalov erinnert sich eines weiteren aus Poitiers, der noch nicht veröffentlicht ist. Aber diese Vergleichsstücke sind höchstens gleichzeitig und in ungeheurer geographischer Entfernung von Černihiv anzutreffen. Was im übrigen herangezogen werden kann, ist sicher jünger: der Knauf aus St. Sauveur in Figeac (Dep. Lot)[28]) etwa oder der Fries aus Toulouse, den Dehio und v. Bezold abbilden[29]), oder das Kapitell aus Notre Dame in Arles[30]). Überdies aber wäre es seltsam, wenn eine solche Einwirkung durch Deutschland nach dem Osten gegangen wäre, ohne dort selbst ihre Spuren zu hinterlassen. Wenn aber schon Deutschland Elemente seiner Bauplastik nach Osteuropa weitergegeben hat, so waren es immer Formen, die für sein jemaliges Schaffen ausgesprochen

---

[19]) ebenda (Otčet). Ein Grundriss der Boris- und Gleb-Kirche bei V. Sičynśkyj, Monumenta architecturae Ukrainae, Prag d. J. (1940?) Tf. X, 2.

[20]) H. Weigert, Das Kapitell in der deutschen Baukunst des Mittelalters, Zeitschr. f. Kunstgeschichte V 1936. S. 23 ff.

[21]) R. Hamann, Deutsche u. französische Kunst im Mittelalter II Marbg. 1922 Abb. 198.

[22]) ebenda S. 102.

[23]) P. J. Meier, Die Bau- u. Kunstdenkmäler des Herzogthums Braunschweig I (Kr. Helmstedt). Wolfenbüttel 1896, S. 225 f. (Königslutter betr.) — W. Hotz, Amorbach. o. J. (1938) S. 30 ff.

[24]) P. Frankl, Die frühmittelalterliche u. romanische Baukunst (Hdb. d. Kw.). Potsdam 1926, S. 113 ff.

[25]) Hamann, wie Anm. 21 Abb. 197.

[26]) J. Baum, Romanische Baukunst in Frankreich. Stuttgt. 1910. S. 182 u. 232.

[27]) G. Dehio u. G. v. Bezold, Die kirchliche Baukunst des Abendlandes, Stuttgt. 1892 ff. Tf. 312 Nr. 11, Bd. I S. 678.

[28]) C. Enlart, Manuel d'archéologie française. I; 1 Paris 1919. S. 407 ff., 413.

[29]) wie Anm. 27 Tf. 319 Nr. 8. FTf. 312 Nr. 11, Bd. I S. 678.

[30]) Halle wie Anm. 15 S. 50.

charakteristisch waren, doch würde das für dieses Kapitell nicht zutreffen. Die deutsche Bauplastik dieser Zeit ist vor allem eine Kunst des Meissels. Hier aber haben wir ein Werk vor uns, an dem vorwiegend Bohrer gearbeitet haben. Damals, in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts, triumphierte in Deutschland eine der kraftvollsten und eigentümlichsten Schöpfungen deutschen Baudenkens, das Würfelkapitell, in allen Variationen seines Formenvermögens. Davon ist an der eher trapezoiden Grundform des Kapitells von St. Boris und Gleb nichts zu bemerken. Gewiss waren die Abwandlungen des romanischen Kapitells und seiner Flächenverzierung in Deutschland damals ausserordentlich vielfältig, aber gerade das labyrinthartige Schmuckwerk und die figürliche Belebung nach der Art des Černihiver Schaftfragmentes waren damals in Deutschland noch nicht charakteristische Merkmale der skulpierten Stütze. Dazu sollte es erst in einer Zeit kommen, in der St. Boris und Gleb schon fertig stand: St. Godehard und etwas später Hamersleben[31]) machen den Anfang. Noch später erst ist volle Geltung erreicht[32]), dann aber ist sie von solcher Virulenz, dass sie dort, wo sie in der Ferne auftrat wie im skandinavischen Norden oder im lombardischen Süden, wirkliche neue Stilstufen prägen kann. Sie beschränkt sich nicht auf vereinzelte Erscheinungen, wie es in Russland das Kapitell von St. Boris und Gleb ist, und sie hätte auch dort mehr als eine zufällige Einzelheit hervorgerufen.

Die St. Boris- und Gleb-Kirche hat in Černihiv zwei Vorgängerinnen. Die eine, bestimmt vor 1116 erbaut, ist die Kirche der Heiligen Praxedis vom Kreuzweg (Paraskjova-Pjatnica)[33]), die andere die Kathedrale des Entschlafens der Gottesmutter (Koimesis), die zu dem seit dem 17. Jahrhundert „Oelbaum"-(Jeleckij)-Kloster" genannten Konvent (Abb. 4) gehört. Davids Vater hat sie im Jahre 1060 errichtet. Ihre heutige Gestalt erhielt sie durch den polnischen Magnaten Dunin-Borkowski im Jahre 1671[34]). Sie hat ähnliche Korbkapitelle wie St. Boris und Gleb, aber noch ohne labyrinthische Ornamente, einen Bogenfries in zwei Dritteln der Höhe dreier Schauseiten und an der Nord- und Südfront Halbsäulen, die auf die Schäfte von Pilastern aufgelegt sind. Das hat sich übrigens an der nicht mehr vorhandenen Kirche des Dorfes Ščekavicy (anscheinend unweit Černihivs gelegen) wiederholt[35]). An St. Praxedis tritt überdies eine bemerkenswerte Reihung von hängenden kleinen Pilastern unter den Gesimsen der Apsiden auf (Abb. 5). Das sind Merkmale einer speziellen Byzantinik, die sich seit den ersten Jahrzehnten des 11. Jahrhunderts über ganz Südeuropa ausbreitet und in langer Wirksamkeit allmählich auch über die Alpen vordringt. Jene besonderen Halbsäulen erscheinen für unsere Kenntnis erstmalig am Myreleion (Bodrum Cami) in Konstantinopel (vor 944) und kehren an S. Abbondio in Como wieder[37]) [38]). Sie sind dort kurz vor 1095, also etwa gleichzeitig mit unserer Koimesis in Černihiv anzusetzen. Das an St. Praxedis beobachtete Motiv der hängenden kleinen Pilaster kehrt im 13. und 14. Jahrhundert an St. Pantokrator in Mesenvria wieder[39]) [40]). Da die mesenvriensischen Kirchen dieser Zeit stark von den Kreuzkuppelbasiliken des makedonischen und kommenischen Konstantinopels abhängig sind, kann angenommen werden, dass von einer derselben, die ja nur zu einem Teil erhalten sind, auch dieses Motiv übernommen ist

---

[31]) Weigert wie Anm. 20 S. 23.
[32]) O. Gaul, Die romanische Baukunst u. Bauornamentik in Sachsen. Köln 1932.
[33]) Ainalov, wie Anm. 13, S. 38. V. Sičyns'kyj, Architektura staroknjazivs'koï doby (Die Baukunst der Zeit der alten Knjazy) Prag 1926. S. 18.
[34]) ebenda (Sičyns'kyj) S. 21.
[35]) Ja. Smirnov, Risunki Kieva 1651 g. knjazja Jana Radzivila (Zeichnungen des Fürsten J. Radziwill von Kiew aus dem Jahre 1651). Trudy XIII archeologiceskago s-ězda II 1908.
[37]) A. Kingsley Porter, Lombard architecture. Nw. Haven 1915 ff. I 138, II 304, 311 f.
[38]) Frankl, wie Anm. 24, S. 122.
[39]) B. Filov, Geschichte der altbulgarischen Kunst. Bln. 1932. S. 56 u. 59 f.
[40]) J. Ebersolt, Monuments d'architecture byzantine. Paris 1934 Tf. XXII.

und Byzanz also auch in diesem Falle das Urbild ebenso für Bulgarien wie für Russland geliefert hat. Im 13. Jahrhundert treffen wir diese Architektur, heute noch in Spuren erhalten, am Riesentor des Wiener Stefansdom wieder[41]) (Abb. 6). In einer langen Entwicklung hat es sich also bis über die Alpen fortgepflanzt und unter der Hand deutscher Steinmetzen verfeinert. In der Mitte des 12. Jahrhunderts bereits ist es bekanntlich eines der kennzeichnenden Merkmale der Baukunst von Wladimir und Suzdal' geworden.

Eines ist nun deutlich zu sehen: die Quellen der neuen Anregungen sind die von Byzanz irgendwie erreichten Landschaften, die Ruś, Süditalien, Ostsizilien, dieselben, in denen sich seit der Mitte des 10. Jahrhunderts auch ein Aufschwung des Basilianertums vollzieht[42]) [43]). Von hier greifen konzentrische Wellenbewegungen aus. Sie erreichen die nördlich davon gelegenen Gebiete, die landeinwärts sich an die Ruś anschliessenden Fürstentümer der Rurikiden von Černihiv, später Suzdal' und Wladimir, von Süditalien aus lombardische Städte und Südfrankreich, zuletzt auch Nordfrankreich und Deutschland[44]). In der beweglicheren Kunst der Buchmalerei geschieht dieser Vorgang rascher als in der auf das Hergebrachte stärker angewiesenen Bauplastik. Eine Probe der Anwendung von Schlingwerk in der rurikidischen Buchmalerei bringt Abb. 6. Der Izbornik Svjatoslav, von dem dort Einzelheiten abgebildet sind, ist im Auftrag des Vaters des Erbauers der Boris- und Gleb-Kirche entstanden.

In der südeuropäischen Bauplastik aber ist gerade das von Schlingwerk bedeckte Kelch- oder Trapezkapitell das wichtigste Signal jener Vorstösse spezieller Byzantinik geworden. Das ist es, was die schon angeführten Beispiele aus Südfrankreich bezeugen. Für Italien wäre an Einzelheiten des Domes zu Pisa (1063 ff.) zu denken. Im näheren lombardischen Bereich haben wir ähnliche Beispiele, wie S. Pietro zu Brusasco bei Turin (um 1050 oder erst um 1130?)[45]), ein Kapitell im Atrium von S. Ambrogio in Mailand (vor 1098)[46]), einzelne Stücke im Kreuzgang des Domes zu Ivrea (nach 1100)[47]), einen Säulenkopf aus St. Giovanni in Pieve Trebbio bei Modena (um 1108?)[48]) und noch einen Vorrat weiterer Fälle, deren Qualität jedoch schwankt. Die Motive unseres Černihiver Schaftornamentes kehren wieder in der Krypta unter S. Pietro di Civate bei Como[49]) und auch in Mittelfrankreich: Cravant (Dep. Indre et Loire)[50]). Über S. Pietro in Villanova bei Verona (2. Hälfte des 8. Jahrhunderts)[51]) und das Altarrelief von S. Abbondio bei Como (735)[52]) lässt sich diese Linie bis in frühbyzantinische Zeit zurück verfolgen. Der für den Norden ohnehin nicht neue Gedanke vermählt sich in Deutschland mit dort eigenständig erwachsenen Gattungen des Kapitells und feiert in neuen Variationen höhere Triumphe als je in seinen Ursprungsländern. Das uralte Verständnis der germanischen Völker für den Zauber des Knotens — Zauber im magischen und ästhetischen Sinne — hat sich für diese Welt geheimnisvoll verschlungener Formen hervorragend empfänglich und schöpferisch erwiesen, und so ist also das Kapitell von St. Boris und Gleb doch mehr als einer der vielen Belege vorstossenden byzantinischen Formenwillens. Es steht in einem besonderen Zusammenhang mit dem Ereignis verwandter Angriffe des gleichen Formenwillens im nördlichen, germanisch

---

[41]) F. Nowotny, Romanische Bauplastik in Österreich. Wien 1930. S. 23 u. Abb. 29.
[42]) H. Helmolt, Weltgeschichte. V Lpzg. u. Wien 1905. S. 61.
[43]) G. Ostrogorsky, Geschichte des byzantinischen Staates. München 1940. S. 202.
[44]) K. Porter, wie Anm. 37 I 203. G. Dehio, Geschichte der deutschen Kunst. Bln. u. Lpzg. 1923. S. 103.
[45]) K. Porter wie Anm. 37 Tf. 37; 5 — II 225 f.
[46]) ebenda, Tf. 120, 4 — II, 475.
[47]) ebenda Tf. 101; 4 — II 475.
[48]) ebenda Tf. 187; 4 — III 282 u. 284.
[49]) ebenda Tf. 57; 4 — III 101.
[50]) ebenda Tf. 198; 2.
[51]) ebenda Tf. 24; 1 — I 199, III 574 f.
[52]) ebenda Tf. 59; 4 — I 197.

besiedelten oder wenigstens germanisch durchsetzten Europa. Auf der Insel Rab im Adriatischen Meer haben wir die nächste Beziehungsmöglichkeit zu unserem Stück und vor allem zu dem erwähnten Wandpfeilerfragment aus St. Boris und Gleb[53]). Hier, an einer Skulptur, die sicher älter ist als die von uns betrachtete, kommen ähnliche Verflechtungen seilartiger Bänder und vor allem die Vögel wieder vor, die unsere Aufmerksamkeit schon erregt haben. Hier ist die für byzantinische Influenz so charakteristische Bohrtechnik noch deutlicher als an unserem Stück in Černihiv.

Aber an den Bruchstücken aus Černihiv soll uns noch etwas mehr als nur der Sachverhalt beschäftigen, dass sie Problem einer sehr lebendigen byzantinischen Formenwelt sind. Sie heben sich von dieser durch eine gewisse Eigenmächtigkeit ab. Das glatte, mehrsträhnige Band, aus dem sich das Schlingwerk der byzantinischen Bauplastik knotet, ersetzen sie durch Gebilde, die mit parallel gelegten oder einfachen Seilen verglichen werden können. Das aber heisst mehr geben als das übliche byzantinische Kapitell es tut, wo die Schmuckflechten sich immer leicht durchschaubar auf einfache algebraische Kurven zurückführen lassen. An unseren russischen Stücken liegt reine Handarbeit vor, ohne abgezirkelte Vorzeichnung, dabei ein heftig bewegtes, kaum mehr auflösbares Ineinander von Elementen verschiedenster Art. An dem Ort, wo im antiken Kapitell die Helices sich treffen, zeigt sich ein Knoten, von dem sich lange Strähnen um die gedachte Kante des Kapitells ziehen, und zwar herum zu den Wangenseiten. Das Labyrinth erstreckt sich also im fortlaufendem Zusammenhang auf mehrere stereometrisch zueinander stehende Flächen. Die Voluten entbehren aller statischen Symbolik. In ihnen rollt sich ein Doppelseil zu Ende, das in vielfachen Überschneidungen aus dem tauartig gewickelten Fussring herauswächst. Der Stein ist gerade an dieser Stelle schlecht erhalten. Ähnlich wie am Kapitell treten auch an dem Schaftstück die Verflechtungen hinter den Eckkanten gleichsam aus der Leibung hervor. Solche Merkmale verbinden die Kunstsprache dieser Bauplastik mit dem Norden. Es ist die gleiche Neigung für das Geheimnisvolle, das sich im magischen Knoten offenbart, und hier bildet sich schon um diese Zeit ein Nährboden für die spätere Durchdringung Osteuropas mit Elementen deutscher Herkunft. Ja, in dem knorpeligen, freihändigen Handwerksstil unserer Fragmente erscheint etwas von dem für Osteuropa charakteristischen Formenverständnis vorweggenommen, das man deutlich in dem tausendjährigen Verlauf der russischen Kunstgeschichte bemerken kann: ein pneumatisch bedingter Zynismus wider alle strenge Form, die als Sinnbild menschgewollter, aber vergänglicher Ordnung verachtet wird, und ein Hinstreben zu der Unform als dem monströsen Symbol des undurchdringlichen Geheimnisses der Schöpfung Gottes[54])[55]).

Ganz grundsätzlich bewegt sich also die Kunst von Kiew und Černihiv bis zum 12. Jahrhundert in dem Kraftfeld, das man mit dem kurzen technischen Ausdruck als byzantinisch bezeichnet. Aus diesem Sachverhalt ist also auch unser Kapitell zu verstehen. Aber damit sind doch nicht alle seine Eigenheiten gedeutet. In dem, was es an nordischem Formenwillen bekundet, wird es gleichsam zu einem Brückenkopf, von dem aus die abendländische Baukunst sich jenseits der ihr noch bis dahin gezogenen Ostgrenze neue Gebiete erobern sollte. Diesen Fortschritt des Westens bezeugt als eine seiner besonders eindrucksvollen Stationen die Bauplastik am Portal der Panteleimonskirche von Halisz (Abb. 1). Durch die bisherigen Untersuchungen ist uns das Thema „Kapitell" vorgeschrieben. Wir halten es fest und beschäftigen uns hier vor allem mit den beiden einander ungefähr gleichen Blattkranzkapitellen der Säulen links und rechts an dem jetzt vermauerten Haupteingang der Kirche, der als Säulenstufenportal ausgebildet ist. Die Grundform ist deutlich vom Würfelkapitell abgeleitet. Reine Würfelkapitelle haben die vorderen Säulen

---

[53]) D. Frey, S. Giovanni Battista in Arbe, Beibl. z. Jahrb. d. Kunsthistor. Institutes der K. K. Zentr. Komm. f. Dkm. Pflege V — 1911 — S. 72 f.

[54]) H. Weidhaas, Formenwandlungen in der russischen Baukunst. Halle 1935. S. 10 ff.

[55]) Zur Formenbegegnung: K. Ginhart, Das christliche Kapitell zwischen Antike und Spätgotik. Wien 1923. S. 133 und passim.

des gleichen Portals. Diese, die Hohlkehlen der Gewändekanten, die Verschlingungen der gebündelten Schäfte, die jonischen Basen der Sockelzone tun schon eindeutig genug die westliche Herkunft dieser Formenwelt dar. Erst recht wird sie aus dem Ornament des Kapitells selbst einsichtig. Nach Grundform und Verwendung der Palmette erinnert es zuerst an das aus dem Capitelsaal des Klosters Huysburg erhaltene Kapitell, das zwischen 1107 und 1122 zu datieren ist[56]). Das Haliszer Ornament ist aber freier und reicher als dort. Der Grundform sind zwei Blattkränze hinzugefügt, und das beides veranlasst uns, das Haliszer Stück in eine etwas spätere Zeit zu versetzen, etwa in die Nähe des Kapitells der Neuwerks- und der Frankenbergskirche in Goslar, der Kirche in Hecklingen[57]) oder der Palasarkade von Gelnhausen[58]) oder der neuen Einbauten an St. Michael in Hildesheim. Alle diese deutschen Beispiele gehören in die Zeit zwischen 1170 und 1190. Eine zusammenhängende Linie lässt sich von Halisz im Osten bis nach Dommartin und Salon (Dep. Bouche du Rhône)[59]) im französischen Westen verfolgen. Auf Westeuropa verweist auch der weit vorhängende Überfall des unteren Blattkranzes. Man begegnet ihm am Carner in Mödling (um 1250)[60]). Er scheint normannischer Eigenart zuzugehören und ist jedenfalls an Ste. Trinité in Caen (zweites bis drittes Viertel des 12. Jahrh.)[61]) wiederzufinden. An dem Portal, zu dem das Haliszer Kapitell gehört, befindet sich ein skulpierter Archivoltenwulst. Die Marienkirche von Helmstedt hat ein ähnlich organisiertes Portal, jedoch vollkommener in Entwurf und Ausführung und deshalb wohl später. B. Meier datiert es auf 1220[62]). Noch weit reicher, inbesondere durch Figuren in der Archivolte ausgezeichnet, ist das berühmte Portal von St. Vinzenz an der Magdalenen-Kirche in Breslau. Es kann nicht später als 1210 entstanden sein[63]). Das Haliszer Beispiel muss im Vergleich mit ihm erheblich, d. h. zwei bis drei Jahrzehnte älter sein. Mit diesen Hinweisen kommen wir in die Nähe des Portals von St. Jakob in Regensburg und damit in das Bereich der Schottenromanik, deren Bedeutung für die Architektur und Bauplastik Osteuropas V. Mencl kürzlich eine Untersuchung gewidmet hat. Wir brauchen nur auf sie zu verweisen und nichts hinzuzufügen[64]).

Die stilistischen Gründe sprechen dafür, das Haliszer Portal und also das zugehörige Kapitell keinesfalls vor der Mitte des 12. Jahrhunderts anzusetzen. Mit Rücksicht auf die skulpierte Archivolte möchte man es eher dem letzten Viertel des Jahrhunderts nähern oder ihm überhaupt zurechnen. Dynastiegeschichtliche Gründe aber nötigen sehr stark zu der Annahme, dass es nicht nach 1187 entstanden sein kann. Die Geschichte des rurikidischen Galiziens beginnt mit Wladimir dem Heiligen, doch verfällt es bis 1030 den Polen. Erst Jaroslav der Weise befestigt die rurikidische Herrschaft dort endgültig, und zwar regiert zunächst eine von Rostislav Jaroslavič abstammende Linie. Halisz scheint unter ihr Hauptstadt des Gaus Terebovl' gewesen zu sein. In den 40er Jahren des Jahrhunderts rückt sie zum Hauptort Galiziens empor, dem sie ja schon den Namen gegeben hatte. Ihre Blütezeit erlebt sie unter Jaroslav Vladimirovič dem Achtsinnigen, der 1152 bis 1187 regiert hat. Da er besonders klug war, glaubten die Leute, er habe drei Sinne mehr als andere Menschen. Der Regierungszeit dieses bedeutenden Fürsten folgen die unruhigen Jahre 1187—1199, in denen die Herrschaft seines Nachfolgers Vladimir Jaroslavič

---

[56]) Weigert wie Anm. 20 S. S. 31 f.
[57]) B. Meier, Die romanischen Portale zwischen Weser und Elbe, Ztschr. f. Gesch. d. Architektur, Beiheft 6, Heidelberg 1911. S. 38, Tf. X.
[58]) L. Bickell, Die Bau- und Kunstdenkmäler im Rg. Bez. Cassel, Kr. Gelnhausen. Marburg 1901. S. 15, Tf. 35.
[59]) Enlart, wie Anm. 28 I, 1 S. 404 (Dommartin). Baum, wie Anm. 26 S. 133 u. 232. (Salon).
[60]) R. K. Donin, Romanische Portale in Niederösterreich. Jahrb. des Kunsthistor. Instit. d. K. K. Zentr. Komm. f. Dkmpfl. IX — 1915 — S. 80.
[61]) Enlart wie Anm. 28 I, 1 S. 404 f.
[62]) Meier wie Anm. 57 S. 49 u. Tf. XII.
[63]) Geschichte Schlesiens. Breslau 1938. S. 442 ff. (D. Frey).
[64]) V. Mencl, Stredoveká architektúra na Slovensku (Mittelalterl. Baukunst in der Slowakei). Prag u. Preschow 1937. S. 278 f., 433 ff.

durch den Anarchismus der Bojaren bedroht und von einer Zwischenherrschaft Bélas von Ungarn unterbrochen war. Diese Zeit dürfte also für die Errichtung eines verhältnismässig so bedeutenden Bauwerkes wie es die Panteleimons-Kirche ist, ausscheiden, und das gleiche gilt für die Jahre 1205—1219, wo die Söhne Romans Mstislavičs miteinander und mit anderen um die Erbfolge stritten. So bleibt neben der Regierungszeit des Achtsinnigen noch die des ebenfalls tüchtigen Roman (1199—1205) in Betracht, eine spätere aber nicht, denn zur Zeit Mstislav Mstislavovič (1219—28) stand die Kirche schon (Peleński wie Amm. 2 S. 10, 168). Nun gibt es an dieser Kirche neben Zeichen reinen westlichen Einflusses auch sehr nachdrückliche byzantinische Elemente. Der Grundriss ist ähnlich dem der berühmten Demetrius-Kirche in Wladimir und dem der Kirche der Verklärung des Herrn in Perejaslavl'-Zalesskij. Mit der Baukunst von Vladimir, Suzdal' und Perejaslavl'-Zalesskij hat die Panteleimons-Kirche aber noch weiteres gemein: das Grundsätzliche des Aufbaues, der in einer ziemlich schlanken Kuppel gipfelt, die Gliederung der Apsiden in feinem Stützenwerk, die Ausführung in Quaderbau[65]) — alles Einzelheiten, die in Osteuropa eher für byzantinische als westliche Abhängigkeit sprechen. Wir werden noch sehen, dass Roman Mstislavič keinerlei Vorliebe mehr für die Kirche des Ostens gehabt hat und dass wir also bei ihm kaum mehr Neigung für Zeichen ihres Bauwesens vermuten dürfen. So bleibt als wahrscheinlicher Stifter Jaroslav Vladimirovič übrig, derselbe, dem mit gutem Grund auch die Kathedrale von Krylos bei Halisz zugeschrieben wird[66]). Jene Kathedrale scheint noch sehr stark byzantisch gewesen zu sein. Wir dürfen aber gerade auch dem Jaroslav einen Kirchenbau zutrauen, der viele Einzelheiten deutscher Artung aufweist. Jaroslav stand mitten in vielfältigen dynastischen Verbindungen zu den Piasten und durch ihre Vermittlung also auch mit dem Deutschen Reich. Eine Tochter von ihm heiratete den Fürsten Odo von Kalisch und Posen, einen Sohn Misekos des Alten (III.) von Polen. Schon Svjatoslav von Kiew (gestorben 1076), der Sohn Jaroslavs des Weisen, war mit einer Tochter des Boleslaus Chrobry verheiratet, sein Bruder Izjalav war Schwiegersohn Misekos II. von Polen. Umgekehrt hatte der Sohn dieses Misekos, Kasimir I. von Polen, eine Tochter des Vladimir Monomach zur Frau. Beider Enkel, Boleslaus Schiefmund, heiratete 1103 Zdislava Svjatopolkovna von Kiew, eine Enkelin des erwähnten Izjaslav, eine der Schwestern dieses Boleslaus hatte Jaroslav von Kiew und Černihiv, eine seiner Töchter Vsevolod von Muroma, eine andere Vladimir von Novgorod, eine dritte in erster Ehe einen Vsevolodovič von Kiew, in zweiter den Mstislav von Kiew zum Manne, von Boleslaus Schiefmunds Söhnen war Boleslaus Kraushaar mit der Tochter Verchoslava des Vsevolod von Novgorod, Miseko III. aber, der Vater des oben erwähnten Schwiegersohnes des Jaroslav Vladimirovič von Halyč, auch schon mit einer Rurikidin verheiratet, nämlich Eudoxia Izjaslavovna, schliesslich war Kasimir II., der jüngste Sohn des Boleslaus Schiefmund, der Gatte der Helena Rostislavovna von Kiew. Wichtig sind in diesem baugeschichtlichen Abschnitt aber vor allem die Verbindungen der Piasten zu deutschen Fürstenhäusern. Mieseko II. war bekanntlich mit Richsa von Lothringen verheiratet, Boleslaus Schiefmund mit Salomea von Berg, sein Sohn Wladislaus II. mit Agnes von Österreich. Die Verschwägerungen nach Pommern und Sachsen sind so zahlreich, dass ihre Erwähnung den Rahmen dieser Arbeit sprengen würde. Die Heirat Romans Daniilovič von Halisz mit Gertrud von Babenberg war die erste unmittelbare dynastische Verbindung zwischen den Rurikiden und einem deutschen Fürstenhaus, die grössere Bedeutung hatte. Ihr war im Jahre 1253 die Königskrönung Daniils, des Vaters Romans, durch einen päpstlichen Legaten vorangegangen, und jene Verschwägerung selbst und diese Verbindung eröffnete eine beinahe weltgeschichtliche Perspektive, denn Gertrud galt als die Erbin Österreichs. Nachdem schon das kunstgeschichtliche Schwergewicht Haliszs sich dem Westen zugeneigt hatte, geschahen nun die entschiedensten Schritte, um sich auch politisch dem Westen anzuschliessen. Roman berief latei-

---

[65]) Peleński wie Anm. 2 S. 10, 168.

[66]) Pasternak in Jahrbücher für Geschichte Osteuropas III — 1938 — S. 395 ff.

nische Mönche, unterhielt besondere Beziehungen zu Erfurt und bevorzugte das Lateinische vor dem Ruthenischen[67]).

Diese Vorgänge vollziehen sich schon nicht mehr in Halisz selbst. Unter dem Druck der tatarischen Eroberungen war die Residenz nach Cholm verlegt worden. Gerade dieser mongolische Druck hat die Annäherung der westukrainischen Rurikiden an den Westen befördert. Während im Osten die rurikidischen Fürstentümer unter den Schlägen Dschingis-Khans zusammenbrachen, im Nordosten Wladimir und Suzdal' durch das Vordringen der Tataren aus dem rurikidischen Zusammenhang gerissen wurden, wuchs in dem gewaltigen Territorium, das sich der Schlesier Heinrich seit 1201 schuf, ein neuer und verlockender Schwerpunkt der politischen und kulturellen Bewegung empor. Grosse Teile des Ostens Europas standen davor, Landschaften deutscher Kultur zu werden, in demselben Sinne wie es Klein-Polen oder Masowien damals geworden sind. Von St. Panteleimon in Halisz führt eine kräftige und verheissungsvolle Verbindung zu diesem Ziel. Schon seit beinahe 100 Jahren hatte ihre Vorhut Wladimir erreicht, — das perspektivische Portal der Demetriuskirche dieser Stadt ist ein eindruckvolles und überraschendes Zeugnis hierfür. Der Tatarensturm hat aber diese Verbindung jäh abgeschnitten.

Sie war vorbereitet gewesen auch noch dadurch, dass seit der politischen und geistigen Erstarkung des Oströmischen Reiches im 10. und 11. Jahrhundert eine von Süden nach Norden verlaufende Bewegung der künstlerischen Kultur im Gange war, die Osteuropa und Deutschland in gleicher Weise erfasst hatte. Im Osten war sie sogar rascher vorgeschritten als im Westen. So wiederholen sich Merkmale der Portalarchitektur von Halisz, Wladimir und Suzdal' im bajuwarischen Sprachgebiet, im besonderen in Mallersdorf[68]), viel später als sie in den östlichen Kunstgebieten auftreten, so ist die Bauplastik von Wladimir und Jurjev-Pol'skij älter als die von Schöngrabern bei Wien[69]), was ja schon mehrmals Anlass für Untersuchungen erstaunter Kunsthistoriker gewesen ist. Man könnte noch auf manche andere auffallende Erscheinung hinweisen, z. B. treten gleiche Bogenfriese an einer inneren Narthexapsis bei der Koimesis in Černihiv und an den Ostteilen der Klosterkirche in Lehnin auf[70]). Unzweifelhaft, der Osten hat hier den zeitlichen Vorrang, aber wir deuten das nicht so, als ob ein Einfluss von Russland zu uns hergekommen sei — wie es auch versucht worden ist —, sondern als das Zeichen jener schon oft erwähnten Süd-Nord-Bewegung spezieller Byzantinik, die sich unter den Bedingungen der osteuropäischen Geschichte in Russland schneller ausbreitete als bei uns. Ihre kunstgeschichtliche Aufgabe war in erster Linie nicht die Bereicherung des Motivenvorrates der Bauplastik, sondern die, in den künstlerischen Vorstellungen der Osteuropäer ein gewisses Substrat, eine Wahlverwandschaft für eine geschlossen auftretende Formenwelt zu begründen und zu erhalten, mit der Deutschland eine Generation später den ganzen Osten beschenken sollte[71]). Wie lebhaft diese deutsche Einflussnahme an die Bewahrung jener besonderen byzantinischen Erinnerung gebunden war, geht daraus hervor, dass die Bautätigkeit der Fürsten von Wladimir und Suzdal' aufhörte,

---

[67]) Pełeński wie Anm. 2 S. 10 ff. u. W. Łuszczkiewicz in Sprawozdania Komisji do badania historii sztuki w Polsce II 1. Das Genealogische nach O. Balzer, Genealogja Piastów. (Genealogie der Piasten), Krakau 1895; Enciklopedičeskij slovar und Pełeński (wie in Anm. 2).

[68]) H. Karlinger, Romanische Steinplastik in Altbayern u. Salzburg. Augsbg. 1924, S. 102, Abb. 162. — Halle wie Anm. 15 S. 47. — Donin wie Anm. 60 S. 81 ff.

[69]) Ainalov wie Anm. 13. S. 38.

[70]) Nowotny wie Anm. 41 S. 23 ff. K. A. Nowotny, Ztschr. d. Deutsch. Ver. f. Kunstwissenschaft VII 1940 S. 64 (Zur Datierung — um 1230 —).

[71]) Die politisch-geschichtlichen Zusammenhänge, die den baugeschichtlichen gleichlaufen, bei E. Golubinskij, Istorija russskoj cerkvi (Gesch. d. russ. Kirche). I (Moskau 1904) S. 597, und G. Tatiščev, Russkaja istorija (Russ. Gesch.) Moskau 1774. III 487.

sich deutscher Meister zu bedienen, nachdem durch die Gründung mongolischer Staaten im Süden die Verbindung mit Byzanz abgerissen war[72]).

Das also ist es, was die beiden so ausführlich behandelten Kapitelle zu sagen haben: von Byzanz kommen einzelne Elemente, deren auch die deutsche Baukunst teilhaftig wird. Das Kapitell von St. Boris und Gleb in Černihiv zeigt sie zugleich in der Wandlung der Form, die eine Annäherung an das Kunstwollen des Nordens und Deutschlands bedeutet und eine Bereitschaft begründet, es zu bejahen, sobald dieses Kunstwollen sich Osteuropas bemächtigt. Das Kapitell von Halisz bezeugt etwa 50 Jahre später einen vollen Sieg deutscher Kunst im Osten, den auszubreiten die politische Katastrophe des Jahres 1241 gehindert hat.

---

[72]) Das Chronographische hierzu bei Halle wie Anm. 15 S. 48.

Zu den Abbildungen:
Nr. 1—3: Alle Rechte Dr. Dr. H. Weidhaas, Potsdam.
Nr. 6: Abdruck mit Genehmigung des kunstgeschichtlichen Seminars Marburg.

DER HANDEL DER STADT LEMBERG IM MITTELALTER

VON ASSESSOR JOHANN WERNER NIEMANN, LEMBERG

I. DER HANDEL LEMBERGS MIT DEM OSTEN. — II. DER HANDEL LEMBERGS MIT DEM WESTEN. — III. DAS LEMBERGER PATRIZIAT ALS TRÄGER DES HANDELS DER STADT

Es gibt kaum ein Gebiet der wissenschaftlichen Arbeit, das mehr als die Handelsgeschichte die Bezogenheit des Galizischen Raumes nach Südosten und Osten sowie die Brückenfunktion zwischen Ost und West, die der Distrikt Galizien mehr noch als das übrige Generalgouvernement zu erfüllen hat, aufzuweisen in der Lage ist. Die Strassen, die unsere siegreichen Heere heute nach dem Schwarzen- und Asowschen Meer und weit nach Russland hineinziehen, sind unserm Volk von altersher bekannt. Auf ihnen haben wagemutige Kaufleute des Mittelalters aus den Städten aller deutschen Gaue die Schätze des Orients und das Vieh Rumäniens in ihre Heimat geholt. Allein auf sich gestellt und allen Gefahren einer langen Reise durch unwirtliche Gegenden ausgesetzt, waren diese Männer würdige Vorläufer des grossen Zuges nach dem Osten, der sich heute vor unseren Augen vollzieht.

Lemberg — Leopolis Germanica, das Deutsche Lemberg, wie der polnische Chronist Zubrzycki die Stadt in der ersten und grössten Epoche ihrer Geschichte genannt hat — war in der ganzen damaligen Welt durch den Glanz und Reichtum seiner Bürgerschaft und durch seine weitreichenden Handelsbeziehungen bekannt. Bis in die jüngste Vergangenheit — man denke an die auch von vielen deutschen Kaufleuten besuchten Lemberger Ostmessen — hat die Stadt ihre traditionelle Stellung im Handel hochgehalten, und ihre Einfügung in den Grossdeutschen Raum wird ihr in Zukunft die Ausnützung ihrer geopolitischen Gegebenheiten in einer Weise gestatten, wie sie ihr zuvor nur in den ersten dreihundert Jahren ihres Bestehens, als sie eine deutsche Stadt war, möglich gewesen ist.

Die Geschichte des Lemberger Handels ist die Geschichte der europäischen Bedeutung der Stadt Lemberg. Am Anfang und Ende dieser Epoche, die mehr oder weniger von der Mitte des XIV. bis zum Ende des XV. Jhrts. gedauert hat, stehen zwei markante historische Ereignisse: die Eingliederung Reussens, der ostgalizisch-ukrainischen Gebiete also, in den Polnischen Staat durch Kasimir den Grossen und die Entdeckung des Seeweges nach Indien. Markant sind diese Ereignisse im Zusammenhang mit der Geschichte Lembergs deshalb, weil Kasimir der Grosse durch eine zielbewusste Handelspolitik die Stadt zum wichtigsten Platz für den Transitverkehr der italienischen Kolonien am Schwarzen Meer mit Flandern und Deutschland gemacht, die Entdeckung des Seeweges nach Indien aber den Welthandel auf andere Bahnen gelenkt hat.

I.

DER HANDEL LEMBERGS MIT DEM OSTEN

In der zweiten Hälfte des 13. Jhrts., als die Tataren in Asien und Südrussland ihr riesiges Reich errichteten, entstand in der Nähe der Wolgamündung die Tatarenstadt Saraj, die Hauptstadt des Chans der Goldenen Horde. Dorthin und nach Asow an der Mündung des Don führten nunmehr — anstatt nach Konstantinopel — die Karawanenstrassen aus dem Inneren Asiens. In schneller Erkenntnis der neuen handelsgeographischen Bedeutung dieser Gegend legten die beiden im Levantehandel rivalisierenden italienischen Stadtstaaten Genua und Venedig frühzeitig in den Tatarenstädten und in ihrer Nähe Niederlassungen an, die der Vermittelung des Warenaustauschs zwischen Morgenland und Abendland dienten. Solche Niederlassungen bestanden in Kaffa am Nordgestade des Pontus, in Asow, das die Italiener Tana nannten, und an der Donau- und Dniestermündung, in Kilia und Weissenburg (Citatea Alba). So wurde die Küste des Schwarzen Meeres zum Fenster Europas nach dem Orient.

Mit Kaffa, der bedeutendsten dieser Städte, hat Lemberg schon in der ersten Hälfte des XIV. Jhrts. Beziehungen unterhalten. Die genuesischen Kuriere, die 1349 zum Tatarenchan gingen, reisten über Lemberg[1]) und auf der berühmten Katalanischen Karte des XIV. Jhrts. ist die „ciutat de Leo" mit dem Bemerken verzeichnet, dass die Kaufleute, die aus dem Orient über das Deutsche Meer nach Flandern zögen, hier rasteten.[2]) Über den Verlauf des Tatarenweges aber ist uns, obwohl er sehr oft in den Quellen erwähnt wird, nur bekannt, dass er über Lemberg und Kamenz in Podolien nach Osten geführt hat.[3])

Der Handel mit Kaffa brachte zahlreiche Armenier nach Lemberg, von denen es in Kaffa und überhaupt auf der Krim sehr viele gab. Auf die Armenier beziehen sich auch die ersten urkundlichen Zeugnisse eines unmittelbaren Handelsverkehrs zwischen Kaffa und Lemberg. Der Armenier Tayczadin, der im Jahre 1376 in Lemberg sein Testament machte, stammte aus Kaffa. Er besass in Kaffa ein grösseres Guthaben in barem Gelde und in Lemberg ein mit Perlen und Seide, Pfeffer und anderen Gewürzen reich ausgestattetes Warenlager.[4]) Zwei Armenier aus Lemberg schuldeten 1388 einem ihrer Landsleute in Kaffa den Preis für 4½ Stein Rohseide[5]) und Saladin von Kaffa forderte etwas später von dem Lemberger Peter Reddusch das Entgelt für aus Kaffa gelieferte Waren.[6]) Die Armenier waren gewöhnlich die Lieferanten der Seidenballen, aus denen die Gewänder für den königlichen Hof und die Messgewänder der Geistlichen gemacht wurden. Jedenfalls haben wir eine ganze Reihe von Stadtbucheintragungen, die die Bezahlung von Seide, die die Armenier an den König geliefert haben, durch die Stadt zum Inhalt haben.[7]) Ausser Perlen, Seiden und Gewürzen konnte man bei ihnen auch Waren aus Leder kaufen, in dessen Verarbeitung sie noch Jahrhunderte später als Künstler galten. Um die Mitte des 15. Jhrts. muss es bereits eine ständige Gemeinde von Armeniern aus Kaffa in Lemberg gegeben haben, denn im Jahre 1445 klagten „dy Ormenen von Kaffa allesampt" einen Italiener des Raubes an dem Lemberger Kaufmann Zinnrich an.[8]) Von der Anwesenheit der Armenier in Lemberg zeugt heute noch die Armenische Kathedrale, die — gleichsam ein Stück Morgenland — in dieser mitteleuropäischen Stadt steht.

Nicht weniger zahlreich als die Armenier kamen die Italiener aus Kaffa nach Lemberg. In den vierziger Jahren des 15. Jhrts. treffen wir in Lemberg häufig den Genuesen Angelo de Lercario[9]) und die Italiener Paolo de Grimaldis und Hieronimus de Olmerio, die sicherlich seine Landsleute waren.[10]) Genuesen waren schliesslich bestimmt jener Konrad de Portu, der dem in Lemberg ansässigen Christophorus de Sancto Romulo im Jahre 1448 für 800 Schock Groschen 19 Fass Alaun lieferte, und die beiden Kaufleute Darinus Cathenius und Antonius de Valetariis, die wir 1453 in Lemberg treffen.[11]) Andere Italiener, die sich oft in Lemberg aufhielten, waren Antonius von Genua,[12]) Accursius de Carrignano von Genua, Lucinus von Kaffa, Jacob de Sancto Salvatore, Augustinus von Genua und Barnabas von Nehrono.[13])

---

[1]) Heyd II S. 195.
[2]) Heyd I S. 714.
[3]) CDCC I Nr. 54, 58, 83, 102, 108. Wegen Kamenz in Podolien Nr. 104.
[4]) Mon. Leop. I Nr. 571.
[5]) Mon. Leop. I Nr. 388.
[6]) Kutrzeba, Handel Polski ze Wschodem w Wiekach Średnich S. 58.
[7]) Mon. Leop. I 388, 576; II 54, 62; III 41.
[8]) Mon. Leop. IV 6, 1282 a, 1388, 1446, 1448, 1451.
[9]) AGZ XIV 141, 228, 1340.
[10]) AGZ XIV 101, 275, 1340.
[11]) AGZ XIV 1340, 2127, 2181.
[12]) Cons. Leop. II S. 118. 141, 147. AGZ V 318. Cons. Leop. II S. 205, AGZ XV 3448.
[13]) AGZ XIV 898.

Mehr als von diesen Männern, die immer nur vorübergehend auftauchten, wissen wir aber von jenen Italienern, die, aus Kaffa kommend, sich ständig in Lemberg niederliessen. Der bedeutendste unter ihnen war der Genuese Christoph Guardia de Sancto Romulo. Zum ersten Male erscheint er 1443 urkundlich in Lemberg.[14]) Zwei Jahre später ist er Schiedsrichter in einem Streit zwischen Angelo Lercario und dem Lemberger Kaufmann Zinnrich.[15]) In den Jahren 1445 bis 1452 hat er den Lemberger Zoll gepachtet[16]) und zeitweise ist er zusammen mit Nikolaus Stradowski Pächter der Drohobyczer Salzwerke und des Zolles in Grodek.[17]) Daneben treibt er aber einen lebhaften Handel. Erwähnt wurde schon sein grosser Alauneinkauf bei Konrad de Portu. Ferner ist uns eines seiner Geschäfte in den Büchern des Lemberger Burggerichts überliefert. Dort heisst es zum Jahre 1446, dass er dem Peter Craczmer von Krakau alle möglichen Sorten Sammet und Seide, Koftir und Samakuken, für 1264 Floren, die Craczmer in Görlitzer Tuch entrichten musste, verkauft habe.[18]) Er handelte also mit Orientwaren nach Westen und mit Tuch nach Osten. Seit 1450 besass er das Dorf Lubienie und führte das Wappen Nalecz, gehörte also dem polnischen Adel an.[19]) Das veranlasste ihn aber keineswegs, sich vom Handel zurückzuziehen. Im Jahre 1453 erteilte ihm der König eine Zollbefreiung für ganz Polen und 1454 pachtete er zusammen mit Julian de Valetariis für drei Jahre die Salzwerke in Drohobycz und Przemysl und den Zoll in Lemberg und Grodek.[20]) Auch die riesigen Summen, die er hierfür alljährlich dem König zahlen musste, sind uns überliefert und geben uns eine Vorstellung von den Einnahmen des Pächters. Für den Lemberger Zoll mussten 950 Mark, für die Salzwerke von Drohobycz 450 Mark und für die Salzwerke von Przemysl 2000 Mark, zwölf Stein Pfeffer und ein Stein Saffran gezahlt werden. Bis 1458 hatte Christoph die Zölle und Saupen inne, während er 1461 und 1462 nur noch die Saupen (Salzbergwerke) in Drohobycz und den Zoll im Lemberg pachtete, diesmal aber ohne Teilhaber.[21])

Den Salzbergwerken kam sein kaufmännisches Genie in einem besonderen Masse zugute. Er begann den Transport von reussischem Salz auf der Weichsel in grossem Stil zu organisieren, um die Einfuhr von Salz aus Preussen nach Grosspolen überflüssig zu machen.[22]) Wir wissen, dass er dem Krakauer Kaufmann Johann Schweidnitzer Salz lieferte, das dieser in Dobrin und Thorn verkaufte.[23]) Dem Kastellan von Krakau, Johann Czyzowski, versprach er, für 1735 Floren reussisches Salz von Ujscie bei Sandomir nach Dobrin und Bromberg zu schicken und dort zu verkaufen, und zur selben Zeit lieferte er schliesslich dem Kastellan von Posen für 1100 Floren Salz, das für Brest, Plozk und Thorn bestimmt war.[24])

Im Jahre 1462 zog sich Christoph von den Geschäften zurück und starb Ende 1464 oder Anfang 1465 auf seinem Dorf Lubienie.[25]) Er ist einer der charakteristischsten Kaufmannsgestalten seiner Zeit in Polen gewesen. Ebenfalls in Lemberg ansässig war offenbar der Florentiner Aynulf. Auch er war Pächter der Zölle in Lemberg und Grodek, und zwar in den Jahren 1465—1467 und

---

[14]) ebenda 1340.
[15]) ebenda 2105, 2129, 2131, 2181, 2237.
[16]) ebenda 2181.
[17]) ebenda 2237.
[18]) AGZ XIV 1588.
[19]) ebenda 2245, 3319.
[20]) AGZ IX 58.
[21]) AGZ VI 43, 50,
[22]) AGZ XIV 3319, und IX 58.
[23]) Cons. Crac. III S 108/9.
[24]) AGZ 3319.
[25]) AGZ XIV 414 und 477. Kutrzeba l. c. S. 62.
[26]) Cons. Leop. II S. 110, 112, 118, 122, 126, 140, 174 AGZ XIV siehe Register.

1487—1491.[26]) Im Jahre 1464 schuldete er gemeinsam mit einem anderen Italiener dem Venezianer Nembrot Veluti eine beträchtliche Summe, die er aber nicht bezahlte, so dass sich der Doge von Venedig für Nembrot beim polnischen König verwenden musste.[27]) Der dritte uns näher bekannt gewordene Italiener, der in Reussen ansässig geworden ist, hiess Julian Gabeletto de Valetariis. Um das Jahr 1453 lieh er dem Theodor Buczaczki 1000 Floren, die dann später dessen Sohn Nikolaus zurückzahlte[28]). Als der Genuese Missoporo de Ansaldo dem Georg Langwinowicz Geld geliehen hatte, und beide, Gläubiger wie Schuldner gestorben waren, schloss Julian Gabeletto namens der Tochter des Missoporo mit dem Sohn des Schuldners einen Vertrag ab, dem zufolge die Tochter 400 Floren erhielt, von denen ein Teil in bar, ein anderer aber in Gestalt von 40 Zobelfellen und zwei pelzgefütterten Schauben entrichtet wurde.[29])

Das sind die armenischen und italienischen Kaufleute, die aus Kaffa nach Lemberg kamen, um dort Handel zu treiben oder sich ständig niederzulassen.

Spärlicher im Verhältnis zu dem riesigen Warenverkehr, der tatsächlich stattgefunden hat, sind die Nachrichten über Kaufleute, die von Lemberg nach Kaffa gezogen sind.

Es sind uns eigentlich nur zwei Fälle bekannt, wo Kaufleute aus Lemberg in Kaffa erscheinen: Einmal handelt es sich um die Kaufleute aus Polen, deren Waren im Jahre 1453 als Sicherheit für eine Schuld des Theodor von Buczacz in den genuesischen Kolonien beschlagnahmt wurden[30]) und der andere Fall ist die Reise des Lemberger Kaufmanns Clemens de Caden, der 1459 zur See von Weissenburg (Citatea Alba) nach Kaffa fuhr und unterwegs Schiffbruch erlitt. Der genuesische Konsul von Soldai eignete sich seine Waren an und gab sie trotz der Intervention des Königs von Polen nicht wieder heraus.[31])

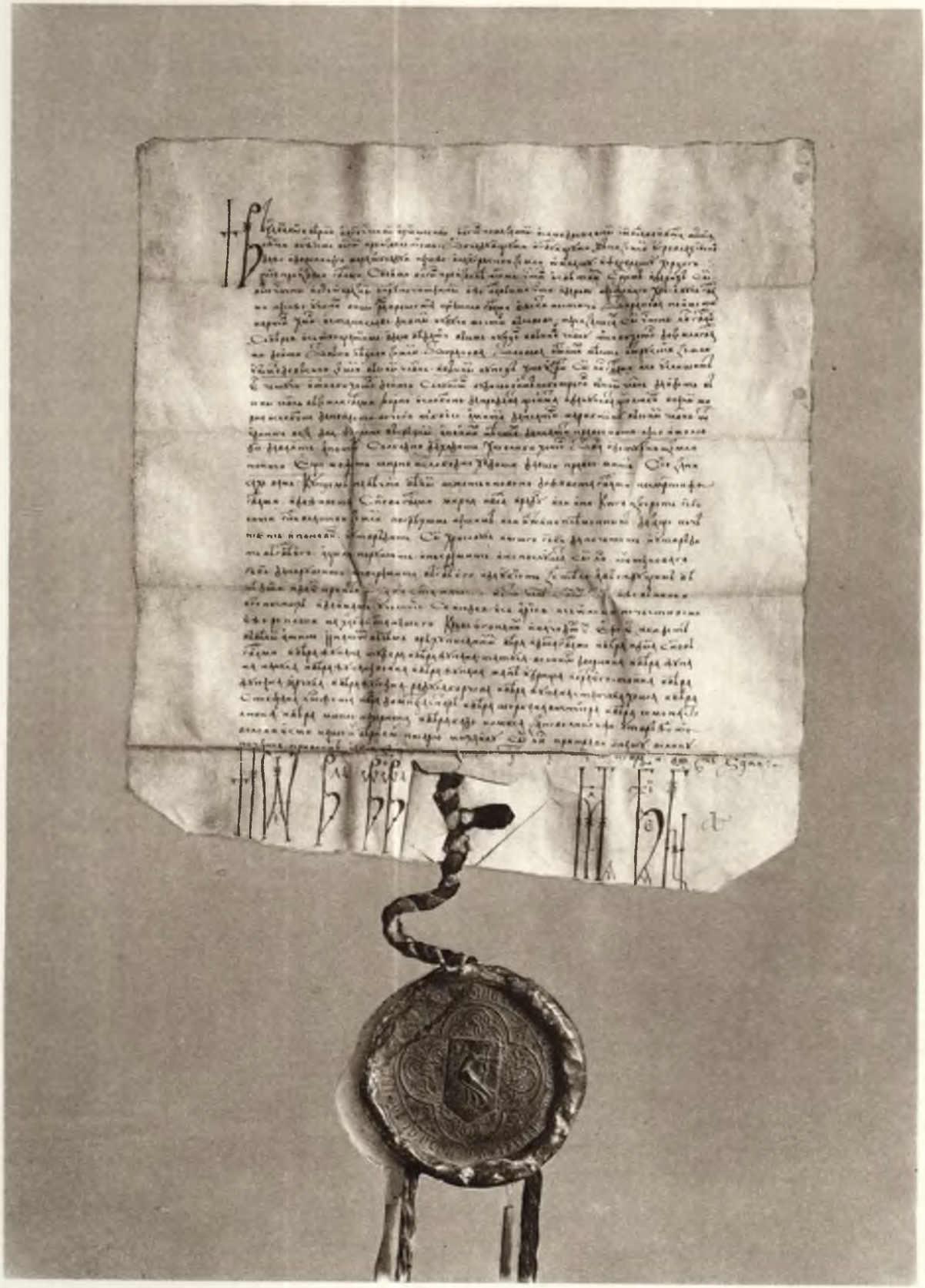
Über den Warenverkehr wissen wir, dass Gewürze und Seide die wichtigsten Dinge waren, die aus Kaffa nach Lemberg gebracht wurden. Lemberg versorgte im 14. und 15. Jhrt. mit Orientwaren aus Kaffa Polen, Schlesien, Preussen und zu einem beträchtlichen Teil auch Flandern und Deutschland. Die Austauschwaren, die es durch den Handel mit dem Westen und Nordwesten gewann, waren vor allem Tuche, insbesondere Tuche aus Flandern und England, aber auch solche aus Schlesien und Polen. Über die Ausfuhr von Bernstein über Lemberg nach dem Orient haben wir keine ausdrücklichen Zeugnisse. Dafür sind die Nachweise über den Handel mit Fellen, besonders mit Zobelfellen, die nach Kaffa und von dort nach Italien gingen, umso zahlreicher. Felle standen in der Ausfuhr der genuesischen Kolonien mit an erster Stelle. Sie kamen von den Wolgamärkten, aus Kiew, aus Litauen und aus Reussen.

Als Konstantinopel 1453 in die Hände der Türken gefallen war und die Türken wenige Jahre danach auch Samstri, Sinope und Trapezunt eroberten, wurde die Lage Kaffas bedrohlich. Genua konnte seiner Kolonie nicht helfen. Unter diesen Umständen war der einzige Weg, der der Stadt zu ihrer Rettung zur Verfügung stand, eine politische Annäherung an Polen. Am 2. April 1462 wandte sich der Konsul von Kaffa dieserhalb an den polnischen König und erhielt am 1. Juli aus Hohensalza eine zusagende Antwort, für die er sich überschwenglich bedankte.[32]) Polen konnte aber der Stadt keine wirksame Hilfe bringen. Eine Gesandtschaft, die 1469 den König aufsuchte,

---

[27]) Cod. epist. saec. XV Nad. II Nr. 75
[28]) AGZ XIV Nr. 2749, 3218, 3263.
[29]) Cons. Leop. II S. 167 AGZ XIV Nr. 275 und 301.
[30]) AGZ XIV 2749, 3218 und 3226.
[31]) Hubert, S. 11—13. Pamiętniki Historyczne Bd. I, Warschau 1861.
[32]) Matr. Regni. Pol. Summ. I Nr. 587; 609.

LEMBERG, UM 1390. MIRCZA DER ALTE, FÜRST VON MULTENIEN (WALACHEI), GIBT DEN KAUFLEUTEN AUS POLEN, INSBESONDERE DENEN AUS DER STADT LEMBERG, DAS RECHT, IN ALLEN SEINEN LÄNDERN HANDEL ZU TREIBEN, UND BEFREIT SIE VON ALLEN ZÖLLEN MIT AUSNAHME VON DEM IN TARGOVISTA



TARGOVISTA 1439. FÜRST LADISLAUS VON MULTENIEN (WALACHEI) GIBT DEN KAUFLEUTEN AUS KRAKAU UND LEMBERG DAS RECHT, IN ALLEN SEINEN LÄNDERN UND AUCH IN DEN BENACHBARTEN TÜRKISCHEN GEBIETEN HANDEL ZU TREIBEN

erhielt lediglich das Recht, in Polen Bewaffnete zu werben. Die angeworbenen Truppen gelangten aber nicht bis Kaffa, sondern kamen schon unterwegs um.[33]) Das politische Band zwischen Kaffa und Polen musste, wenn es auch nur schwach war, sich doch auf den Handel günstig auswirken. Wichtiger war aber noch, dass sich ein unmittelbarer Verkehr der italienischen Städte mit ihren Kolonien am Schwarzen Meer auf dem Landwege anzubahnen begann, nachdem der Seeweg durch die Eroberung Konstantinopels und die sonstigen Fortschritte der Türken an Sicherheit erheblich eingebüsst hatte. Allerdings übertreibt der Venezianer Aloigi Roncinotto, wenn er behauptet, der Landweg habe den Seeweg völlig ersetzt.[34]) Die Verbindung Kaffas mit Italien über See war zwar zeitweilig unterbrochen, ist aber niemals ganz abgerissen. Der Sicherung des Landweges durch Polen diente der Handelsvertrag, der am 2. Januar 1466 in Grodno zwischen Kaffa und Polen geschlossen wurde.[35]) Er war die sichtbarste handelspolitische Frucht des polnischen Schutzverhältnisses für Kaffa.

Auf dem Landweg wurden weniger Seide und Gewürze nach Italien gebracht, denn mit diesen Waren konnten sich die italienischen Städte auch anderswo, zum Beispiel in Ägypten, versorgen. Unentbehrlich waren aber den Italienern ihre Kolonien als Märkte für Felle und Sklaven. Für den Fellhandel über Polen nach Italien haben wir aus dieser Zeit zwar nur einen, aber dafür umso bezeichnenderen Beleg. Im Jahre 1463 gaben die beiden Brüder Christoph und Dominik de Sancto Romulo dem Accursius de Carrignano in Lemberg einen grossen Posten Zobelfelle, die Accursius in Genua an ihren Vater Pelagius abliefern sollte.[36]) Christoph gab ihm 295 und Dominik 222 Zobelfelle. Accursius muss aber wohl noch mehr Zobelfelle mit sich geführt haben, denn gelegentlich seines Aufenthaltes in Breslau verkaufte er 256 Felle an den Erzbischof Hieronimus von Kreta, der damals als päpstlicher Legat in Schlesien weilte.[37])

Wichtiger noch als die Felle waren den italienischen Städten die Sklaven, die sie aus Kaffa erhielten und die bisher offenbar immer auf dem Seewege nach Italien gekommen waren. Im Handelsvertrag von 1466 hören wir jedenfalls zum ersten Male vom Transitverkehr mit Sklaven durch Polen. Sie erscheinen als zollpflichtige Ware; und zwar ist für jeden Sklaven ein Gulden an Zoll zu entrichten. Die Tataren verkauften in den italienischen Niederlassungen am Schwarzen Meer in grossen Mengen die Gefangenen, die sie auf ihren Beutezügen gemacht hatten. Auf diese Weise entstanden dort schon früh Sklavenmärkte ersten Ranges, auf denen nicht nur die Orientalen, sondern auch die Italiener einkauften. In allen grösseren italienischen Städten, besonders aber in Genua und Venedig gab es damals Sklaven und vor allem auch Sklavinnen, die zu Haushaltsdiensten verwandt wurden. Infolge der Schwierigkeiten, die durch die türkischen Eroberungen im Verkehr mit den orientalischen Sklavenmärkten hervorgerufen worden waren, entstand in Italien eine gewisse Knappheit an Sklaven, so dass sich im Jahre 1459 sogar der venezianische Senat mit dieser Sorge beschäftigen musste[38]).

Auch in Reussen wurden Sklaven gehalten, wie aus einer Anzahl Eintragungen in den Grodbüchern zu ersehen ist[39]). Es waren vielfach Einheimische, denn man hatte nicht nur keine Hemmungen, Heiden und Anhänger des Islams zu versklaven, sondern kaufte und verkaufte auch Anhänger der Griechischen Kirche als Sklaven. Lediglich römische Katholiken durften nicht als Sklaven behandelt werden.

---

[33]) Dubiecki: Obrazy i studia historyczne, Seria II S. 23.
[34]) Heyd II S. 719 Anm. 3.
[35]) AGZ VI 67. Charewiczowa: Handel średniowiecznego Lwowa S. 57.
[36]) Cons. Leop. II S. 76.
[37]) ebenda II S. 205.
[38]) Heyd II S. 543—550.
[39]) AGZ XIV 263, 2019, 2024, 2182.

Die Zollbestimmung des Handelsvertrages über die Sklaven war nicht umsonst erlassen worden. In den Jahren 1472 und 1474 treffen wir in Lemberg grössere Sklaventransporte auf der Durchreise nach dem Süden. Der Kaffaer Sklavenhändler Russeto von Bergamo wartete mit Sklaven in Lemberg auf seinen Teilhaber Franz von Pavia, der wahrscheinlich noch mehr Sklaven aus Kaffa heranbringen sollte, damit sich die Reise nach Genua auch lohne[40]). Zwei Jahre später, 1474, ist Russeto wieder in Lemberg. Diesmal mit Sklavinnen, die er dem Genuesen Janotus Lomellinus übergibt, der sie im Auftrage von sechs Kaufleuten aus Kaffa nach Genua bringt, um sie dort zu verkaufen. Vier der Sklavinnen, nämlich diejenigen, die Christinnen waren, liess Janotus in Lemberg frei — sicherlich um auf der Reise durch Polen und Deutschland kein Ärgernis zu haben. Allerdings mussten sich die Frauen als Entgelt für ihre Befreiung verpflichten, in Genua 12 Jahre umsonst zu arbeiten[41]).

In den Jahren nach dem Abschluss des Handelsvertrages von 1466 erfuhr der Handel mit Kaffa noch einmal eine letzte Belebung. Als dann aber die Türken 1475 Kaffa, und bald darauf auch Kilia und Citatea Alba (1482) eroberten, wurde das Schwarze Meer zu einem türkischen Binnenmeer. Lemberg bezog von jetzt ab seine Orientwaren aus Konstantinopel. Die Strasse, die durch die Walachei zum Bosporus führte und die erst seit 1453 grössere Bedeutung hatte, wurde jetzt der wichtigste Handelsweg Lembergs nach dem Orient. Der Handel mit der Türkei, dessen vertragliche Grundlage die Handelsprivilegien Mohammeds III. von 1455 und Kasimir Jagellosohns von 1460 waren[42]), wurde auf türkischer Seite in erster Linie von griechischen Juden geführt. Der Jude David aus Konstantinopol tauschte durch seinen Lemberger Faktor Josef in Lemberg kleinasiatischen Alaun, der für die Tuchfabrikation in den westeuropäischen Städten wichtig war, Reis, Zitronen, Gewürze und Wein gegen englische und Brüsseler Tuche[43]). Ein anderer Jude aus Konstantinopel, Abraham, handelte vorwiegend mit Armeniern, denen er Pfeffer und Kermes, einen aus der Scharlachlaus gewonnenen Farbstoff, verkaufte[44]). Hinsichtlich der Teilnahme der Völker am türkischen Handel mit Lemberg folgten auf die Juden die Griechen und die Italiener, schliesslich am Anfang des 16. Jhrts. auch die Türken selbst.

Der Verkehr mit der Türkei erfuhr von Zeit zu Zeit infolge der politischen Spannungen kürzere Unterbrechungen. Lebhafter wurde er jeweils nach dem Abschluss eines neuen Waffenstillstandes oder nach Ereignissen wie dem türkisch-polnischen Handelsvertrag von 1494[45]).

Bald darauf führte aber die Entdeckung des Seeweges nach Indien zu einer erheblichen Verringerung des Absatzgebiets, das den Lembergern für ihre Orientwaren zur Verfügung stand. Flandern, Preussen und Schlesien begannen sich über Portugal mit Pfeffer und Seide zu versorgen und für Lemberg blieb zuletzt nur noch der östliche Teil Polens übrig. Man muss sich hier freilich vor Übertreibungen hüten. Der Anteil Lembergs am Orienthandel verringerte sich nur langsam und noch in den ersten Jahrzehnten des 16. Jhrts. gab es in Lemberg Seide und Pfeffer in Hülle und Fülle zu kaufen. Der Wohlstand, den die Stadt auch im 16. Jhrt. aufwies, beruhte allerdings nicht mehr auf dem Handel mit Gewürzen und Seide, sondern auf dem Viehhandel mit der Walachei.

Die politische Annäherung der Moldau und Walachei an Polen führte bereits am Ende des 14. Jhrts. zur Entstehung eines neuen Handelsweges nach Osten, der die alte Tatarenstrasse schon zu Beginn des 15. Jhrts. völlig ersetzte.

---

[40]) Cons. Leop. II S. 68 und 224.
[41]) ebenda S. 267.
[42]) Rykaczewski, Inventarium S. 143 und Lewicki: Cod. epist. III Nr. 91.
[43]) Cons. Leop. II S. 147, 150, 151, 174.
[44]) Kutrzeba: Handel Polski ze Wschodem, S. 126 Anm. 1—3.
[45]) Cod. epist. necnon dipl. sec. XV Bad. III Nr. 361, 403, 405.

Die polnisch-walachischen Beziehungen sind durch einige wenige Daten hinreichend gekennzeichnet: 1387 leistete Fürst Peter I. dem polnischen König den Lehnseid, 1389 kam es zu einem Bündnis zwischen Jagello, Peter und Mircza dem Alten von der Walachei[46]). Bald darauf, 1391[47]), erhielten die polnischen Kaufleute von Mircza ein Privileg, das ihnen den freien Handel in der Walachei und den Durchzug nach Siebenbürgen sicherte. In diesen Jahren muss sich der Handel mit der Walachei lebhaft entwickelt haben, denn 1409 und 1439 ergehen zwei neue Privilegien für die Kaufleute Polens, insbesondere für die Lemberger[48]). Jetzt führte der Handel die Lemberger nicht mehr nur nach der Walachei, sondern auch darüber hinaus in die Türkei. Das erste Handelsprivileg der moldauischen Fürsten für Lemberg stammt von 1408[49]). Damals wurde in dieser Gegend aber bereits ein reger Handel geführt. Weitere Privilegien der moldauischen Fürsten folgten: 1434, 1456, 1460 und 1463[50]). Sie geben über den Verlauf der Strassen durch die Moldau eingehende Auskunft. Die am meisten begangene Strasse führte von Lemberg über Halisz, Kolomaea, Sniatyn, Czernowitz und Seret nach Suczawa. Eine andere Strasse ging von Kamenz in Podolien aus und führte über Chocim und Dorohoi gleichfalls nach Suczawa. Auch diese Strasse konnten die Lemberger benutzen. Von Suczawa führte die Strasse weiter über Jassy und Lapusna nach Citatea Alba, von wo man zur See nach Kaffa fuhr. In Lapusna gab es eine Abzweigung nach Bender. Wo dieser Weg aber endete, wissen wir nicht. Vielleicht war es ein Landweg nach den Kolonien am Schwarzen Meer. Von Suczawa nach Westen führte ein Weg über Bania und Moldawica nach Bistritz im nördlichen Siebenbürgen. Nach Süden ging es über Jassy und Berlad nach Kilia zur Donaumündung. Weit wichtiger war indessen der Weg, der von Suczawa einerseits über Bacau in der Moldau und über Totrusa nach Kronstadt, dem grossen Handelsplatz in Süd-Siebenbürgen, und andererseits nach Braila an der Donau führte. Eine dritte Strasse führte über Rymnik nach Tagovista, der damaligen Hauptstadt der Walachei, und von dort weiter nach Konstantinopel. Auf dieser Strasse entwickelte sich erst nach der Einnahme von Konstantinopel im Jahre 1453 ein lebhafterer Verkehr der Lemberger.

Für alle diese Strassen, die mit geringen durch die Änderung von Zollstationen bedingten Abweichungen das ganze Mittelalter hindurch denselben Verlauf beibehielten, war Lemberg der westliche Endpunkt. Sie waren das Wegenetz, mit dessen Hilfe Lemberg zum Ausfalltor des Orienthandels nach Europa wurde.

Der moldauische Haupthandelsplatz war Suczawa. Dorthin kamen die Kaufleute nicht nur von Citatea Alba, sondern auch über die Walachei von Konstantinopel. Wegen dieser Verbindung mit Konstantinopel gab es in Suczawa auch Waren, die die Kolonien am Schwarzen Meer nicht liefern konnten, zum Beispiel Baumwolle. In Suczawa entstand eine Niederlage für Orientwaren. Wer nicht bis Kaffa gehen wollte, konnte schon dort seinen Bedarf decken. Lemberg handelte nach der Moldau vor allem mit Erzeugnissen des europäischen Gewerbes. Hier nahm wiederum wie im gesamten West-Ostverkehr das Tuch den ersten Platz ein. Die flandrischen, schlesischen und polnischen Tuche, die in grosser Anzahl nach Lemberg kamen, fanden hier in Suczawa, in Ciatatea Alba und auf den moldauischen Viehmärkten bereitwillige Käufer. Neben dem Tuch spielten die Kramwaren-Gegenstände verschiedenster Art, insbesondere Messer, Sensen und andere Eisenwaren, die im Westen gemeinhin von den Krämern gehandelt wurden — eine bemerkenswerte Rolle.

---

[46]) Czolowski: Sprawy Woloskie, Kwart. Hist. V S. 570.
[47]) Charewiczowa: Handel Lwowa S. 63.
[48]) ebenda S. 66/76.
[49]) Nistor S. 25, Charewiczowa S. 66.
[50]) AGZ XIV Moldauer Urkunden Nr. 4 und 6—9.

Aber die Moldau war nicht nur unter dem Gesichtspunkt des Transithandels von Interesse, sie war darüber hinaus auch ein wichtiges Ausfuhrland für eigene Produkte. Der hauptsächliche Exportartikel war Vieh: Rinder, Schafe, Schweine und Pferde. Verbunden war damit naturgemäss die Ausfuhr von Häuten, besonders von Rinds- und Schafhäuten. Die bedeutendsten Moldauer Viehmärkte waren Romanow, Bacau, Neamt und Bania. Seit der Mitte des 15. Jhrts. ging das moldauische Vieh in grossen Mengen über Lemberg, Krakau und Breslau nach den mitteldeutschen Viehmärkten. Es sind die „heidenischen Ochsen" die uns in den Stadtbüchern deutscher Städte zuweilen begegnen.

Vieh wurde auch aus dem südlichen Teil der Walachei, wo der Hauptmarkt dafür Kilia war, gehandelt. Davon abgesehen lieferte die Walachei aber vor allem Wachs und Fische. Aus der Walachei und aus Siebenbürgen, aus Kronstadt, kam das Wachs nach Lemberg, das dann als das durch seine Güte berühmte Lemberger Wachs nach Westen ging. Die Fische, vor allem der als Delikatesse geschätzte Hausen, kamen von Braila an der Donau, weshalb man die Strasse von Braila nach Suczawa den „Fischweg" nannte. Bistritz in Nord-Siebenbürgen lieferte schliesslich geschmolzenes Silber, Marderfelle und Pferde nach Lemberg.

Die Zölle, die auf den moldauischen Strassen gezahlt werden mussten, waren im Privileg von 1407 genau festgesetzt. Das beseitigte die Rechtsunsicherheit im Verkehr und wirkte sich günstig auf den Handel aus. Die Hauptzollkammer war in Suczawa. Ausserdem wurden in Jassy, Bacau, Lapusna, Bania, Moldawica und an einigen kleineren Orten Zoll erhoben. Das Privileg von 1407 ermächtigte die Lemberger auch, in Suczawa einen eigenen Kaufhof, wie ihn die Hanseaten in Nowgorod und London besassen, anzulegen. Wir wissen freilich nicht, ob sie von dieser Erlaubnis Gebrauch gemacht haben. Die Stadtbücher von Lemberg haben uns viele Einzelheiten, selbst aus der Zeit der moldauischen Thronkämpfe, die am Ende des 15. Jhrts. die Sicherheit der Handelswege beeinträchten, zahlreiche Einzelheiten über den Handel mit der Moldau überliefert, die an dieser Stelle anzuführen zu weit gehen würde[51]). Alle zusammengenommen beweisen sie uns, dass der rege Warenaustausch, dessen Träger die Lemberger waren, zu einer nahen Berührung des Deutschtums der galizischen mit dem der siebenbürgischen Städte auf dem Boden der Moldau geführt hat[52]).

II.

DER HANDEL LEMBERGS MIT DEM WESTEN

Der Verkehr zwischen der Ostsee und Reussen wurde gegen Ende des 13. Jhrts. im gleichen Masse lebhafter, in dem der Verkehr zwischen dem Schwarzen Meer und Reussen anstieg. Preussische Kaufleute sind uns in jener Gegend zum ersten Male im Jahre 1286 bezeugt[53]). In den ersten Jahrzehnten des folgenden Jahrhunderts sind die Strassen bereits genau bezeichnet. Ihr Ausgangspunkt war Thorn und sie endeten in der Hauptstadt Wolhyniens, Wladimir, das jedoch noch im Laufe des 14. Jhrts. seine Stellung als Handelsmetropole an Lemberg abtreten musste.

Eine Strasse führte über Lentschütz und Sandomir, eine andere über Masowien und Sandomir. Den Verlauf der masowischen Strasse kennen wir genauer, weil sie häufiger begangen worden ist. Sie führte von Thorn über Plozk, Wyszogrod, Zakroczym, Czersk, Sieciechow Kasimir an der Weichsel, Lublin, Chelm, Horodlo nach Wladimir. Eine dritte Strasse lief über Brest und Przedecz

---

[51]) Kutrzeba, Handel Polski, Kap. V passim.
[52]) Jorga: Geschichte des Rumänischen Volkes (Abschnitt über die Städte).
[53]) Kutrzeba l. c. S. 16.

nach Lentschütz, von dort über Inowlodz und Opoczno — oder über Sulejow — nach Wąchock und Opatow, dann bei Zawichost über die Weichsel und über Horodlo nach Wladimir[54]).

Die Bedeutung dieser Strassen führte verschiedentlich zum Abschluss von Verträgen zwischen dem Orden und den reussischen Fürsten. Vom Handel ist freilich ausdrücklich nur in einem dieser Verträge, in dem des Fürsten Andreas von Halisz-Wladimir mit dem Orden vom Jahre 1320 — die Rede, aber die übrigen Verträge von 1325, 1326, 1334 und 1335 hatten, obgleich sie nach aussen hin einen rein politischen Charakter aufweisen, gleichfalls keinen anderen Sinn als den, den preussischen Kaufleuten die Sicherheit der Strassen zu gewährleisten[55]).

Die herrschende Stellung in diesem Handel hatten zweifellos die preussischen Kaufleute inne. Aber auch die Teilnahme reussischer Kaufleute ist uns in einzelnen Fällen überliefert. So unternahmen im Jahre 1324 die beiden Brüder Bertram und Nikolaus aus Wladimir eine Schiffsreise von Thorn nach Flandern. Ihr mit Tuchen beladenes Schiff strandete auf der Rückfahrt an der Küste der Insel Rügen[56]).

Um die Mitte des 14. Jhrts. beginnt Wladimir die Rivalität Lembergs zu spüren. Die Stadt mag schon unter Herzog Georg Beziehungen zu Preussen unterhalten haben; als er aber 1340 vergiftet wurde, ist der Handel sicher in den Kriegen um sein Erbe untergegangen. Unter der Regierung Kasimirs des Gr., an den Lemberg bald darauf fiel, während Wladimir an Lubart von Litauen kam, begann dann der Aufstieg Lembergs, der eng mit der Handelspolitik Kasimirs des Gr. verbunden ist. Die Ziele dieser Handelspolitik waren sehr einfach. Der Handel sollte durch von ihm beherrschtes Gebiet und insbesondere über Städte, die ihm gehörten, gelenkt werden. Unter diesem Gesichtspunkt ist schon die Forderung Lokieteks an die Kaufleute, über Lentschütz und Opatow anstatt durch Masowien zu ziehen, zu verstehen[57]). Nachdem Kasimir 1349 auch Wolhynien mit Wladimir in seine Hand bekommen hatte, versuchte er es zunächst noch einmal mit einer Förderung Wladimirs. Er forderte die preussischen und besonders die Thorner Kaufleute auf, wie bisher nach Wladimir zu kommen, und versprach ihnen Ersatz für alle Schäden, die sie in Reussen erleiden würden[58]). Wladimir fiel indessen nach den Feldzügen von 1391 und 1392 wieder an Lubart und nun hatte der König zunächst an der Begründung eines Handelszentrums in Reussen überhaupt kein Interesse mehr. Er wollte in Krakau ein grosses Emporium für Orientwaren gründen und verbot daher den preussischen und den schlesischen Kaufleuten über Krakau hinaus zu ziehen. Die Thorner sollten Beziehungen zu Ungarn und zu Reussen nur noch über Krakau unterhalten. Unmittelbare Beziehungen konnte Kasimir umso leichter unterbinden, da er als Inhaber der Lehnshoheit über Masowien die masowische Strasse leicht kontrollieren konnte. Thorn versuchte zwar, sich einen Weg durch Litauen nach Reussen zu bahnen, aber auf Bitten Kasimirs verbot der Papst 1356 dem Orden, mit den heidnischen Litauern Verträge zu schliessen[59]). Der Weg von Thorn über Litauen kam also nicht zustande. Aber andererseits war es Kasimir auch nicht gelungen, den gesamten Orienthandel über Krakau zu lenken. Nach wie vor fuhren die Preussen nach Ostgalizien, aber nun nicht mehr nach Wladimir, sondern nach Lemberg.

Zwei Strassen führten von der Ostsee nach Lemberg. Die erste verlief von Thorn über Brest, Kowal, Gostyn, Lowicz, Rawa, Radom, Opatow, Sandomir, Gorzyce, Turbia, Raclawice, Kopki,

[54]) HU III Nr. 631 und 147.
[55]) Kutrzeba l. c.
[56]) HU II Nr. 420.
[57]) HU III Nr. 631.
[58]) Ebenda Nr. 159.
[59]) Theiner: Mon. Pol. Vatic. I Nr. 769.

Krzeszow, Lubaczow und Grodek nach Lemberg. Die andere Strasse führte von Thron über Przedecz, Lentschütz, Inowlodz, Opoczno und Radom nach Sandomir. Von Sandomir liefen beide Strassen bis Kopki zusammen. Von dort lief die „neue" Strasse am linken Ufer des San entlang über Jaroslau nach Przemysl und traf in Grodek wieder auf die „alte" Strasse[60]). Am Ende der Regierungszeit Kasimirs des Gr. war ausser diesen beiden Strassen auch noch der Weg über Masowien nach Wladimir in Benutzung.

Schon die ersten Nachrichten über den Handel zwischen Preussen und Galizien erwähnen als Haupthandelsware das flandrische Tuch. Auf dem Schiff der beiden Brüder aus Wladimir, das 1324 an der Küste von Rügen zerschellte, befanden sich 88 Lagen Tuch. Es stammte aus Ypern, aus Tournai und aus Popperingen[61]). Als der Bojar Detko, der in der ersten Zeit der Besetzung Wladimirs durch Kasimir den Gr. dort die tatsächliche Macht innehatte, die preussischen Kaufleute aufforderte, nach Wladimir zu kommen, sagte er ausdrücklich, sie möchten Tuch nach Reussen bringen[62]). Später war es nicht anders. Tuch ist immer der Massenartikel geblieben, der in langen Reihen von Wagen von Preussen nach Polen und von dort weiter nach dem Orient gebracht wurde. Dieses Tuch kam über See aus Flandern und England nach Thorn. Die flandrische Tuchindustrie war die berühmteste Industrie ihrer Zeit. Sie hat Städte wie Brügge und Gent reich gemacht. Aber auch in vielen anderen flandrischen Städten wurde Tuch erzeugt. Wir treffen auf den Märkten von Lemberg und Krakau Tuch aus Ypern, aus Arras, aus Popperingen, aus Herrenthal, aus Löwen, aus Mecheln und Kortrijk.

Englische Tuche waren der Kirsey, der Bollard, das Tuch von Beverley und das Londoner Tuch. Die preussischen Städte vermittelten ausser dem Tuch noch eine weitere Massenware: den auch damals schon für die Volksernährung wichtigen Hering. Mit seinem Verkauf befassten sich besondere Händler: die „allecistae".

Der Handel Lembergs mit Preussen stand am Ende der Regierungszeit Kasimirs des Gr. in voller Blüte. Von der Bedeutung der preussischen Wege zeugen die Bemühungen Krakaus, diese Wege zu schliessen und den ganzen preussischen Handel nach Krakau zu lenken. Kurz nach dem Tode Kasimirs des Gr. begann Krakau einen erbitterten Kampf um das Stapelrecht. Das Ziel war, die Thorner zu zwingen, Orientwaren, Felle und Wachs nur in Krakau zu kaufen und ihre Tuche und Heringe in Krakau und auch dort nur an die Krakauer zu verkaufen. Das hätte den Handelsgewinn der Thorner gewaltig beschnitten und deshalb haben sowohl sie als auch die Lemberger sich heftig gegen diese handelspolitischen Pläne Krakaus gewehrt.

Im Jahre 1372 kam es zum ersten Male zum Streit. Den Anlass gaben einige preussische Kaufleute, die mit den Krakauern eine Auseinandersetzung hatten. Die Folge war, dass der polnische König den Thornern den Weg nach Reussen verbot. Nur bis Krakau sollten sie kommen dürfen. Das bezog sich aber darauf, dass sie nicht nach Ungarn gehen sollten, um dort Kupfer einzukaufen. Über Krakau nach Lemberg zu gehen werden sie wegen der weiten Entfernung sicher überhaupt nicht versucht haben. Die Aktion blieb schliesslich erfolglos, weil die Thorner auf dem masowischen Wege, der ja nur ein verhältnismässig kleines Stück über polnische Gebiete führte, nach Lemberg ziehen konnten. Das mag den König wohl bald, am 13. Dezember 1372, veranlasst haben, die preussischen Kaufleute wieder nach Polen zu rufen. Der damalige Statthalter in Reussen, Ludwig von Oppeln, bürgte für ihre Sicherheit.[63]) Förmlich zurückgenommen

---

[60]) HU III Nr. 559.
[61]) ebenda II Nr. 420.
[62]) ebenda Nr. 690.
[63]) Cod. Dipl. Pol. III Nr. 106.

wurde die Schliessung der Wege nach Reussen für die Thorner freilich erst später: am 6. Oktober 1373.[64]) Gefährlicher für Thorn und Lemberg war das neue Niederlageprivileg, das Krakau im Jahre 1387 erhielt.[65]) Auch diesmal wurden die Wege nach Osten geschlossen. Der preussische Kaufmann sollte nur noch bis Sandomir oder bis Lublin gehen. Im Jahre 1390 kam es dann sogar zum völligen Abbruch der Beziehungen. Die Grenzen wurden geschlossen. Auch der Schiedsvertrag von 1391[66]) konnte keine günstigeren Bedingungen für den Handel schaffen, der sich erst wieder belebte, als die politischen Beziehungen im Jahre 1397 besser wurden.

Aus dieser Zeit, den letzten Jahren des 14. Jhrts. haben wir eine ganze Reihe von Nachrichten über Thorner Kaufleute in Lemberg und über Lemberger in Thorn. Ambrosius Pfuendl aus Thorn kauft von dem Lemberger Kaufmann Johann Drohicze 1000 reussische Felle und er übernimmt 1399 in Lemberg die Bürgschaft für die Schulden des Johann Troysch.[67]) Die Thorner Johann Mummart und Dietrich Roedenburg zahlen in Thorn die Schulden des Lembergers Eberhard Schwarz.[68])

Sehr viel mehr aber wissen wir über die kaufmännische Tätigkeit des Deutschen Ordens in Lemberg aus jener Zeit. Die Beziehungen zu Lemberg unterhielt im Namen des Ordens der Grossschäffer von Königsberg. Die ersten Nachrichten haben wir zwar erst aus dem Jahre 1399, aber der Orden hat sicher schon lange Jahre vorher mit Lemberg gehandelt, denn er hatte 1399 bereits einen „Wirt" dort. Die „Wirte" waren einheimische Kaufleute, die ständig die Angelegenheiten des Ordens in ihrer Stadt erledigten. Ein solcher Wirt wurde erst bestellt, wenn bereits dauerhafte Beziehungen angeknüpft worden waren. Der Lemberger Wirt des Ordens hiess Gerike Smithuze. Daneben hatte der Orden auch seine „Diener" in Lemberg. Das waren niedere Handelsgehilfen, die von Fall zu Fall für den Orden Waren kaufen und verkaufen mussten. Ihre Namen sind uns überliefert: Einer von ihnen hiess Olbrecht Melmann, der andere hiess Heinrich.[69]) Wir wissen aus den Quellen auch einiges über die Waren, die der Orden aus- und einführte: Bernstein, dessen Gewinnung ja sein Monopol war, Vernis, ein aus dem Bernstein gewonnener Lack, und natürlich flandrische Tuche. Einen Teil der Waren verkaufte Melmann selber, einen anderen Teil überliess er dem Wirt Gerike Smithuze, der die Waren nach und nach veräusserte[70]). Johann Troysch kaufte Bernstein und Vernis bei ihm, Peter Morrenstein aus Krakau kaufte Herrenthaler Tuch, das meiste aber kaufte sein Schwiegersohn Eberhard Schwarze: 26 lange Lagen Thuiner und 10 Lagen Mechelner Tuch.[71]) Die Lemberger Kaufleute zahlten nur zum Teil in bar. Johann Troysch gab zum Beispiel bei dem erwähnten Geschäft Seide an Zahlungs Statt. Die Diener des Ordens kauften für das eingenommene Geld neue Ware ein, die sie nach Preussen brachten. Nach einem Inventar der Magazine des Ordens in Thorn von 1400 befanden sich dort Orientwaren in grosser Menge, die nur auf dem Wege über die Lemberger Diener und den Lemberger Wirt des Ordens nach Thorn gekommen sein können. Es gab dort 45½ Stein Ingwer, 24½ Stein und 9 Pfund Muskatnuss, 3 Stein und 3½ Pfund Nelken, 8 Seidenkamchen, ein Stück Atlas, 3 Zindel (zendelig), 50 Biberfelle und 2000 Stück podolische Felle.[72])

---

[64]) HU IV Nr. 454 und 455.
[65]) CDCC I Nr. 63.
[66]) Cod. dip. Pol. IV Nr. 91.
[67]) Sattler: Handelsrechnungen S. 136 und HU V Nr. 605.
[68]) Sattler S. 137/38.
[69]) Sattler S. 137, 102/3.
[70]) Sattler S. 136/38.
[71]) Sattler S. 181.
[72]) Sattler S. 102/3.

Die Rechnungen des Liegers des Ordens in Brügge aus den Jahren 1391—1404 belehren uns darüber, wohin der Orden die aus Lemberg nach Preussen gebrachten Waren weiter verhandelt hat. Wenn uns auch die Rechnungen nur für die Jahre erhalten sind, in denen die Handelsbeziehungen Preussens zu Lemberg unregelmässig waren, so sehen wir doch immerhin mühelos, dass der Orden Seide, Gewürze, Felle und Wachs nach Flandern exportierte. Hierbei ist zu beachten, dass der Gewürzexport sehr viel geringer als der Seidenexport war, und dass der Orden Felle und Wachs nicht ausschliesslich über Lemberg, sondern auch aus Masowien und Kujawien, aus Livland und aus Nowgorod bezog.

Die Errichtung des Thorner Stapels im Jahre 1403, die sich in der Hauptsache gegen Krakau richtete, traf auch Lemberg. Die in den nächsten Jahren folgende kriegerische Auseinandersetzung mit dem Orden tat ein übriges, um den Handel auf jener berühmten Strasse zum Erliegen zu bringen. Vom Jahre 1410 an führt Preussen keine über Lemberg eingehandelten Orientwaren mehr nach Flandern aus. Damit verengt sich der Markt Lembergs. Gleichzeitig reissen die unmittelbaren Verbindungen Lembergs zu Preussen beinahe vollständig ab. Thorn und später Danzig versorgen sich jetzt über Krakau mit Gewürzen und Seide, über Krakau gehen auch die flandrischen Tuche und die Heringe, die wir nach wie vor auf den Lemberger Märkten treffen. Den Gewinn davon haben vor allem die Krakauer Kaufleute.

Diese Entwicklung hinderte freilich nicht, dass auch noch in der ersten Hälfte des 15. Jhrts. ein gewisser Warenaustausch zwischen Preussen und Lemberg bestand.[73]) Trotz der Schliessung der Wege nach Reussen kamen die Lemberger Kaufleute vereinzelt nach Thorn, während die Thorner freilich nicht nach Lemberg kamen, sondern sich bei der Erledigung ihrer Geschäfte der Lemberger Bürger oder der Bürger anderer Städte Polens bedienten. Wir sehen den Lemberger Augustin Bruch als Bevollmächtigten des Thorner Schöffen Philipp von Loe,[74]) wir sehen, wie Albrecht von Allen aus Lublin für die Thorner in Lemberg Forderungen einzieht.[75]) In Thorn erscheinen in diesen Jahren die Lemberger Michael Czanak und Clemens Caden, der Jüngere.

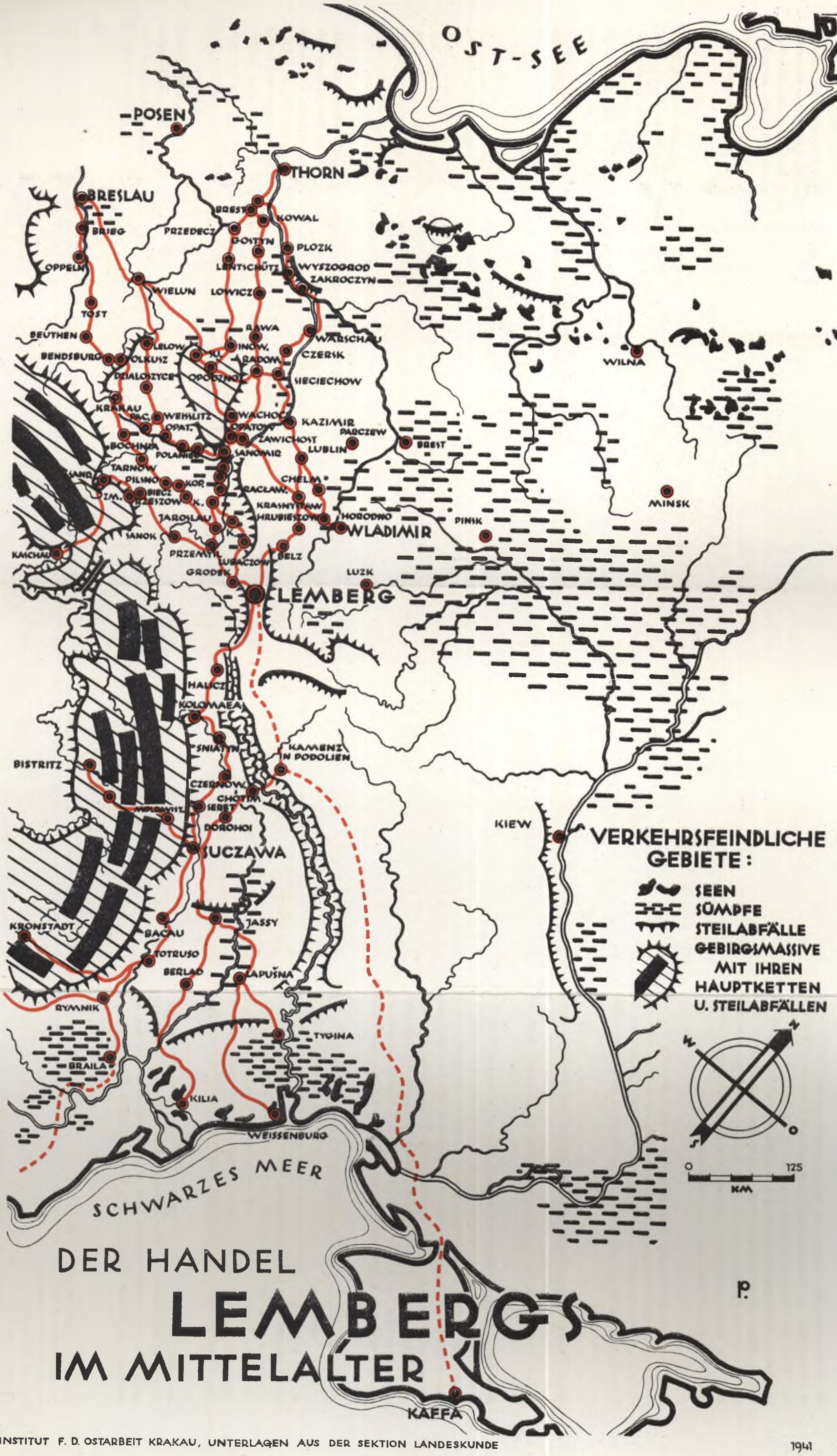
Auch nach Danzig zogen die Lemberger in der ersten Hälfte des 15. Jhrts. Der Lemberger Stadtschreiber Vinzenz handelt auf den Jahrmärkten in Danzig und die Danziger verständigen sich mit den Lembergern über Fragen des gegenseitigen Handels.[76]) Wir kennen auch die Namen von drei Danzigern, die Lemberg besucht haben: Sinerd Seytcz, Frowym Uffim und Hanus Mager. Die beiden erstgenannten kommen in der Urkunde vor, in der die Danziger den polnischen König bitten, den Lembergern doch auch weiterhin zu erlauben, die fremden Kaufleute nach Magdeburger Recht zu richten. Die Danziger mussten also immerhin so oft nach Lemberg kommen, dass ihnen an einer grundsätzlichen Regelung dieser Frage gelegen war.[77])

Aus den Jahren nach der Inkorporierung Preussens wissen wir, dass Jorge Waczelroth, Hanus Drost und Gottschalk aus Thorn, und Markus Snellenberg aus Danzig nach Lemberg gekommen sind.[78]) Kuncz Schwabe kommt zwar nicht persönlich von Danzig, aber er schickt durch die Vermittlung des Kuncz Sicz aus Thorn dem Lemberger Bartholomäus Snyder englische Tuche.[79])

---

[73]) Sattler S. 319/450.
[74]) Mon. Leop. IV 497, 515—17, 752.
[75]) Charewiczowa S. 89.
[76]) AGZ IX Nr. 40 und 41.
[77]) AGZ VI Nr. 35.
[78]) Cons. Leop. I S. 192, 265, 271, 278, 312.
[79]) Hirsch: Danzigs Handels- und Gewerbegeschichte S. 184.

DER HANDEL LEMBERGS IM MITTELALTER



INSTITUT F. D. OSTARBEIT KRAKAU, UNTERLAGEN AUS DER SEKTION LANDESKUNDE

1941

Über Lembergs Verhältnis zur Hanse wissen wir wenig. Die Stadt wird zwar einmal unter den Hansestädten genannt; es ist aber nicht sicher, ob sie wirklich der Hanse angehört hat.[80]) Die Hanse kaufte offenbar in Lemberg Wachs, denn sie verlangten gelegentlich vom Rat eine strengere Aufsicht über die Güte des ausgeführten Wachses.[81]) Aber auch die Lemberger beschwerten sich zuweilen bei der Hanse wegen der Unzulänglichkeit gelieferter Waren. So hatten sie 1477 an den englischen „halben Laken", die ihnen die Hanse geliefert hatte, etwas auszusetzen, welche Beschwerde die Hanseaten nach England weitergegeben haben.[82]) Im allgemeinen erschien der Hanse der Weg über Breslau, Krakau nach Reussen nicht lohnend genug, um ihn regelmässig zu begehen.[83])

Über die Beziehungen Lembergs zu Reval und Nowgorod haben wir schliesslich zu wenig Material, um etwas genaueres aussagen zu können.[84])

Die Beziehungen Krakaus zu Reussen datieren bereits seit dem 13. Jhrt., denn in der Urkunde des Fürsten Andreas von Wladimir für die Krakauer Kaufleute beruft sich der Fürst auf ein Privileg seines Vaters für Krakau, in dem den Krakauern auf den Handel bezüglich Rechte eingeräumt worden seien. Mit der gesamten Handelsstellung Wladimirs übernahm Lemberg auch dessen Handel mit Krakau. Der Weg führte auf der Thorner Strasse — zuerst über Lubaczow, später über Jaroslau — nach Sandomir und von dort über Koprzywnica, Osiek, Tursko, Polaniec, Pacanow, Weislitz, Opatowiec auf dem linken Ufer der Weichsel nach Krakau.[85]) Die nähere Strasse über Grodek, Przemysl, Jaroslau, Ropczyce, Pilzno, Tarnow und Bochnia nach Krakau war an und für sich nicht zugelassen.[86])

Diese Strasse war mit zahlreichen Zollstationen besetzt, weshalb die Herrscher stets bemüht waren, den Verkehr über sie zu lenken. Andererseits musste die Behinderung durch die Zölle dazu führen, dass man einen bequemeren und billigeren Weg suchte. Ein solcher Weg ist die „trames directa", die zum ersten Male im Jahre 1430 erwähnt wird.[87]) Auf ihr trieb man die Rinder nach Krakau und auf den Freimarkt von Klöpper bei Krakau, während sich der reussisch-schlesische Transithandel mit Vieh nach wie vor auf der Hauptstrasse abspielte. Schwere Wagen, die ja den meisten Zoll einbrachten, durften gleichfalls nicht die „trames directa" benutzen.[88]) Nur die sogenannten „rynwan" (Rennwagen), leichte Wagen, mit denen man Lebensmittel und andere Waren, die schnell an ihr Ziel gelangen mussten, beförderte, durften dort verkehren.

Die „trames directa" führte von Lemberg über Przemysl, Jaroslau und Rzeszow nach Ropczyce und von dort über Polzno, Tarnow und Bochnia nach Krakau. Pilzno liegt zwar ein wenig abseits, ist aber deshalb ein Halteplatz auf der Lemberg-Krakauer Strasse gewesen, weil es eine gewisse Bedeutung im Handel hatte. Seine Bürger besassen das Privileg, unter Umgehung der Krakauer Niederlage mit Breslau handeln zu dürfen.[89]) Tarnow hatte gleichfalls ein solches Privileg.[90])

---

[80]) Hanse Rezesse II S. 2 Nr. 221 § 7.
[81]) Hanse Rezesse V Ser. 2 Nr. 121 und 721; nr 712 § 42.
[82]) Hirsch S. 186/7.
[83]) Charewiczowa S. 104.
[84]) ebenda.
[85]) Kutrzeba S. 39.
[86]) Kutrzeba: Handel Polski S. 39 Anm. 1 und 2.
[87]) CDCC I Nr. 128.
[88]) ebenda Nr. 156.
[89]) AGZ VII Nr. 50.
[90]) AGZ IV Nr. 45 (1419).

Die Fortsetzung der Lemberger Strasse über Krakau hinaus führte nach Breslau. Man fuhr über Olkusch nach Bendsburg (Bendzin), wo sich eine Zollstätte befand. Bei Bendsburg überschritt man die polnische Grenze. Dann ging es weiter über Beuthen, Tost, Oppeln und Brieg.[91])

Unter Umgehung Krakaus konnte man von Opatowiec über Dzialoszyce, Lelow und Wielun nach Breslau gehen.[92]) Über Lublin, dessen Jahrmärkte im 15. Jhrt. von den Breslauern lebhaft besucht wurden, war Lemberg gleichfalls mit Schlesien verbunden. Die Strasse führte über Belz, Hrubieszow und Krasnystaw nach Lublin und von dort über Opoczno und Radom nach Breslau.

Unter den Waren, die Lemberg nach Krakau lieferte, stehen an erster Stelle Orientwaren und Ochsen. Pfeffer, Ingwer und Seide wurden in grossen Mengen gehandelt; Alaun, Kermes und Baumwolle kommen seltener vor. Die Ochsen, die von Krakau über Schlesien nach Mitteldeutschland getrieben wurden, kauften die Lemberger in der Moldau und in Reussen unmittelbar vom Adel oder auf den Jahrmärkten in Halisz, Kolomäa, Drohobycz und Tyśmienica ein. Sie brachten sie herdenweise nach Rzeszow und Jaroslau, wo sie von den Krakauern entgegengenommen wurden. Die bedeutendsten Lemberger Ochsenhändler, die enge Beziehungen zu Krakau unterhielten, waren Anton Hornig, Nikolaus Damsler und Peter Tyczka. Die, übrigens seltenen, Pferdetransporte wurden auf dem kürzeren Wege über Ropczyce nach Krakau getrieben. Es handelte sich dabei um siebenbürgische Pferde. Nicht zu vergessen sind schliesslich das Lemberger Wachs, die häufig erwähnten Zobelfelle und die gesalzenen Fische.

Die wichtigste Austauschware Krakaus war wie im gesamten West-Ostverkehr das Tuch: italienisches, englisches, flandrisches und schlesisches Tuch. Es wurde in Ballen oder in Terlingen gehandelt, von denen jeder 19—23 Ballen hatte. Metalle mögen im 15. Jhrt. gewöhnlich aus Ungarn aus Siebenbürgen bezogen worden sein — wir treffen einmal auf „ferrum hungaricale".[93]) Nur in zwei Fällen wurden Metalle aus Krakau gekauft: der Rat kaufte bei Boner Kupfer und Blei und bei Erasmus Krupka in Krakau Pulver und Salpeter.[94]) Eine grössere Rolle spielen die Kramwaren, Produkte der schlesischen und wohl auch der Krakauer Zünfte: Messer, Hüte, fertige Anzüge und Stiefel. Auch Heringe, die über Schlesien nach Krakau kamen, kaufte Lemberg von den Krakauern.[95])

Die Verbindung mit Krakau wurde seitens Lembergs vor allem von den später noch zu erwähnenden Patrizierfamilien Kromer, Zinrich und Czornberg aufrecht erhalten. Daneben kommen aber auch viele weniger bedeutende Familien vor. Von den Krakauern treffen wir Severin Bethmann, Johann Boner, Johann Romer, Johann Schutcze, Johann Beck, Paul und Hieronimus Morrenstein und Stano Zygmuntowicz im Handel mit den Lembergern. Sie verpfänden sich gegenseitig Waren und Grundbesitz, treffen Abreden über die Begleichung von Schilden, bestellen Bevollmächtigte und tätigen sonstige Rechtsgeschäfte meistens in Lemberg und seltener in Krakau. Johann Boner aus Krakau besass sogar ein eigenes Haus in Lemberg, in dem er wahrscheinlich seinen ständigen Bevollmächtigten wohnen hatte. Darüber hinaus führten die Handelsbeziehungen der beiden Städte aber auch zu einem gewissen Bevölkerungsaustausch: in den Jahren 1392—1506 sind gegen 40 Lemberger in Krakau eingewandert und auch in Lemberg sind häufig neue Bürger aus Krakau zugewandert.[96])

---

[91]) CDCC II S. 290, Nr. 310, Klose: Von Breslau II 2 S. 358.
[92]) AGZ V Nr. 41.
[93]) Perc. expos. civ. S. 462.
[94]) ebenda S. 481 und 533.
[95]) Cons. Leop. I 437 und CDCC II Nr. 214. Charewiczowa kap. VII und Kutrzeba kap. III.
[96]) K. Karczmarczyk: Libri Iur. Civ. Crac. und Mon. Leop. II u. III.

Die Beziehungen Lembergs zu Krakau waren fast das ganze 15. Jhrt. hindurch sehr lebhaft. Kasimir der Gr. hatte zwar gleich nach der Eroberung Reussens versucht, die Schlesier vom Orienthandel abzuschneiden. Es war ihm aber nicht gelungen. In der ersten Hälfte des 15. Jhrt. führt Krakau nicht einmal sein Stapelrecht gegenüber den schlesischen Reussenfahrern durch. Die Umgehung der Niederlage auf dem Wege über Lelow wird lange Jahre geduldet und erst in den Jahren 1457 und 1473 bemüht sich die Stadt um die Schliessung dieses Weges. In den letzten 15 Jahren des 15. Jhrts. wurde der Verkehr mit Schlesien zwar geringer, aufgehört hat er aber auch damals nicht.

Die Streitigkeiten zwischen Breslau und Krakau waren auf die Beziehungen Lembergs zu Breslau ohne sonderlichen Einfluss, da die Breslauer ja unter Umgehung des Krakauer Stapels auf den schon beschriebenen Wegen nach Lemberg fahren konnten. Nur einmal ist Lemberg öffentlich gegen das Krakauer Stapelrecht aufgetreten. Das war auf dem Petrikauer Reichstag im Jahre 1466, wo es sich über die Schwierigkeiten beklagte, die ihm Krakau auf den Strassen, die die Stadt mit dem Ausland verbanden, bereitete.[97]) Auch der Streit um die Gebühren, die Breslau 1420 den Lemberger Kaufleuten, die den dortigen Jahrmarkt besuchten, abverlangte, konnte den Handel nicht hindern.[98])

Über die Einwanderung Breslauer Familien nach Lemberg ist an anderer Stelle die Rede. Wichtig sind vor allem Clemens de Caden und Kuntz Steinkeller. Breslauer sind nicht selten in Lemberg und umgekehrt. Aus Breslau bezog Lemberg Waffen, Bombarden und Hakenbüchsen, der Rat schickte einem Breslauer, der sich um Lemberg verdient gemacht hatte, gesalzene Fische, und in den neunziger Jahren wächst die Zahl der neuaufgenommenen Breslauer unter der Lemberger Bürgerschaft. Es ging damals um eine Revision der königlichen Entscheidung von 1458, die der Freiheit der Breslauer, die Wege nach Lemberg und Lublin zu benutzen, ein Ende bereitet hatte.

Andere schlesische Städte treten im Handel mit Lemberg nicht hervor. Schweidnitz besass ein Privileg für den Handel mit Reussen und es hat es sicherlich auch ausgenutzt, denn der Lemberger Rat hat dort eine Anleihe aufgenommen. Auch kannte man in Lemberg die Erzeugnisse der Schweidnitzer Messerschmiede. Familienbeziehungen zu den übrigen schlesischen Städten muss es jedoch gegeben haben, denn unter den Lemberger Bürgern waren viele Schlesier, die nicht nur aus Breslau stammten.

Am Ende des 14. Jhrts. hatte der Lemberger Handel bereits die Grenzen Schlesiens überschritten. Die Orientwaren Lembergs gingen weit in das Innere Deutschlands hinein. So kennen wir aus der Familiengeschichte des Nürnbergers Ulman Stromer aus den Jahren 1360—1407 einen Vergleich der Gewichte in Tana, in Lemberg und in Nürnberg.[99]) Man war also in Nürnberg an den Handelsverhältnissen in Tana und in Lemberg interessiert. Nürnberg war damals — ähnlich wie Brügge — ein Markt, auf den von zwei Seiten Orientwaren gebracht wurden: von Venedig und von Lemberg. Über die Geschichte des Landwegs des Orienthandels durch Deutschland wissen wir wenig. Sicherlich hat er nicht die Bedeutung gehabt, die der Seeweg nach Venedig für Deutschland hatte. Über den Wert, den dieser Handel für die an ihm Beteiligten gehabt hat, kann aber angesichts der Bemühungen Krakaus, den Breslauern den Zugang nach Lemberg zu sperren

---

[97]) Perc. expos. civ. S. 129.
[98]) Charewiczowa S. 97.
[99]) Chroniken der deutschen Städte Bd. I S. 103.

und die Lemberger von Breslau fernzuhalten, kein Zweifel bestehen. Eine Lemberger Stadtbucheintragung von 1460 bezeugt jedenfalls den Fortbestand der Beziehungen Lembergs zu Nürnberg noch in der zweiten Hälfte des 15. Jhrts.[100]) Nach Lemberg kamen auch die wandernden Buchhändler, die die Nürnberger Drucke verbreiteten, wie jener Johann Pfeffer, der 1486 in Lemberg erscheint. Der Buchhändler Koberger aus Nürnberg unterhielt in Lemberg sogar einen ständigen Beauftragten namens Martin Schmid[101]). Später kommen auch Nürnberger Spielkarten und Spiegel nach Lemberg, während wir den berühmten Nürnberger Tand hier weniger antreffen.[102])

In den letzten Jahren des 15. Jhrts. war den Nürnbergern der Weg nach Lemberg nahezu verschlossen. Jetzt vermitteln sie ihre Geschäfte durch Kaufleute aus Krakau. So zieht Hans Boner bei Paul Renner in Lemberg 1488 eine Geldsumme ein, die Renner einem Nürnberger Kaufmann schuldete.[103])

Über die Beziehungen Lembergs zu anderen deutschen Städten erfahren wir wenig. Augsburg, Meissen, Frankfurt a. O. und Köln erscheinen gelegentlich in den Stadtbüchern.[104]) Vielleicht lässt die zweimalige Erwähnung Magdeburgs in den Jahren 1468 und 1476 den Schluss zu, dass Lemberg sich in Magdeburg Rechtsbelehrungen holte und die durch Boten übersandten Marderfelle den Dank dafür darstellen.[105])

Nur wenige Aufzeichnungen haben wir über den Handel Lembergs mit anderen Städten Polens. Aus Posen bezog man grosspolnische Tuche, die nach der Moldau weiter gehandelt wurden.[106]) Im Zusammenhang mit dem Tuchhandel erscheint der Posener Kaufmann Andreas Peschel in Lemberg. Ausser Peschel hören wir von Johann Welker, Georg Bock und dessen Diener Hanus, von Georg Ludwig und Albert Widawski aus Posen. Widawskis Bruder Nikolaus war sogar Bürger von Lemberg.[107]) Im Jahre 1460 gelegentlich des Streites, den die Stadt mit dem Wojewoden Odrowąż hatte, kamen Posener Ratsherren nach Lemberg, um zu bezeugen, dass die Stadt von jeher das Recht hatte, die fremden Kaufleute, die sich hier aufhielten, nach Magdeburger Recht zu richten.[108])

Warschau weist erst in der Mitte des 15. Jhrts. einige wenige Beziehungen zu Lemberg auf. Warschauer Kaufleute zogen Forderungen von Thornern in Lemberg ein.[109]) Gelegentlich nehmen die Lemberger auch Tuche der Warschauer in Kommission[110]). Warschau lag näher an Thorn als an Lemberg und bezog daher seine Waren im grossen und ganzen von dort. Überdies hatte es damals noch wenig Bedeutung.

Da Lemberg eifersüchtig über seine Monopolstellung im Handel wachte und die übrigen reussischen Städte ungern daran beteiligt sah, wurden alle Handels- und Zollprivilegien, die irgendeine Stadt im Umkreis Lembergs erhielt, in die Stadtbücher eingetragen. Man wollte diese Privilegien kennen,

---

[100]) Cons. Leop. II S. 8.
[101]) Jan Ptaśnik, Drukarze i księgarze krakowscy S. 140 und 168.
[102]) Stadtarchiv Lemberg, Fasc. 154 (Krämerstatut). Charewiczowa l. c.
[103]) Cons. Leop. I S. 549.
[104]) Cons. Leop. I Nr. 588; IV, 382, 497, 650, 670, 1878.
[105]) Perc. expos. civ. S. 181; S. 345. Charewiczowa S. 100.
[106]) HU V Nr. 770 und 869.
[107]) Cons. Leop. I S. 310, 824. Resign. S. 54 (Welker). Perc. expos. civ. S. 253 (Bock); Cons. Leop. I S. 241, 263, 344, 831, 866, 924 (Widawski).
[108]) AGZ VI 34.
[109]) Księgi Ławnicze miasta Starej Warszawy Nr. 591.
[110]) ebenda Nr. 926.

um, falls die Städte sich mehr Rechte anmassten, als ihnen zustanden, dem im rechten Augenblick begegnen zu können. So erfahren wir von Handelsinteressen Lembergs in Chencin, Ciężkowice, Weislitz und Neu-Sandez.[111]) Die Landstädte kauften auf dem Lemberger Markt Waren des Fernhandels und lieferten dafür Landesprodukte. So brachte Rzeszow Honig und Landshut Wolle nach Lemberg, Przeworsk kaufte hier Pfeffer und Komarno ausländisches Tuch.[112]) Kamentz in Podolien kaufte in ganz Reussen das Wachs auf, um es nach Lemberg zu bringen und dort gegen Tuch einzutauschen, das nach Podolien und nach Kiew weiter verhandelt wurde.[113]) Kamentz in Podolien unterlag auch in wesentlich geringerem Umfang dem Stapelzwang als die anderen Städte. Seine Kaufleute brauchten ihre Waren nur 5 und nicht 14 Tage zum Verkauf auszustellen, bevor sie weiterziehen durften.[114])

Schon am Ende des 14. Jhts. ist Lemberg in den Besitz eines Niederlageprivilegs gekommen, eines Vorrechts, um das jede grosse mittelalterliche Handelsstadt sich bemühte. Es war das einfachste Mittel, sich die Stellung eines Zwischenhändlers mit mühelosen Einnahmen zu verschaffen. Das Privileg verbot den fremden Gästen regelmässig den Handel untereinander. Sie konnten die Waren, deretwegen sie die Stadt aufsuchten, nur von den Einheimischen erwerben, die natürlich auf diese Weise auch die Preisgestaltung in der Hand hatten.

Es gab Privilegien, die der Stadt ein unbedingtes und solche, die ihr nur ein bedingtes Stapelrecht verliehen. Unbedingt war ein Stapelrecht dann, wenn es für alle Kaufleute und für alle Waren galt und die Kaufleute zum Verkauf ihrer gesamten Waren zwang. Auf diese Weise wurden sie am Weitergehen gehindert. Die Verleihung des bedingten Stapelrechts verpflichtete die Kaufleute lediglich, ihre Waren eine Anzahl von Tagen zum Verkauf zu stellen. Mit den Waren, die in dieser Zeit nicht von den Bürgern der Stadt gekauft wurden, konnten sie dann ungehindert weiter ziehen.

Ladislaus von Oppeln, der Statthalter Kasimirs des Gr. in Reussen, verlieh der Stadt 1379 das unbedingte Stapelrecht in bezug auf den Tatarenweg[115]). Ein Jahr später gab ihr aber König Ludwig ein neues Privileg, das die Kaufleute, die von Westen und von Osten kamen zu einem vierzehntägigen Aufenthalt verpflichtete[116]). Das Stapelrecht war zwar der Form nach nur bedingt, sein Wert kam aber wegen der langen Dauer der Aufenthaltspflicht einem unbedingten Stapelrecht gleich.

Als der Tatarenweg am Ende des 14. Jhrts. seine Bedeutung zu Gunsten des Moldauer Weges einbüsste, hatte eigentlich auch das Niederlageprivileg, das ja nur für ihn galt, seinen Sinn verloren. Die Lemberger versuchten in bezug auf den Moldauer Weg das die rechtliche Grundlagen durch Gewalt zu ersetzen[117]). Sie zwangen die durchreisenden Kaufleute, die ihre Waren in den Magazinen der Stadt lagerten, zum Verkauf und versuchten insbesondere den Krakauern auf diese Weise den Weg nach dem Osten zu verlegen. Diese Versuche sind freilich niemals völlig gelungen.

---

[111]) AGZ VI 70.
[112]) Cons. Leop. I S. 797 (Rzeszow); Mon. Leop. IV Nr. 359, 2478 (Landshut); Cons. Leop. I S. 627,791 (Przeworsk und Komarno).
[113]) Cons. Leop. S 17, 26, 736. AGZ XIV 2124. Matr. Regn. Pol. Summ. I 1327.
[114]) Archiwum Kom. Hist. III S. 51.
[115]) AGZ III Nr. 27, 28. CDCC I 54.
[116]) AGZ III 30.
[117]) AGZ III Nr. 42 (Bestätigung Nr. 44 und 98).

III.

DAS LEMBERGER PATRIZIAT ALS TRÄGER DES HANDELS DER STADT.

In den Stadt- und Grodbüchern Lembergs erscheinen im Zusammenhang mit dem Handel immer wieder dieselben Namen: die Angehörigen des städtischen Patriziats. Sie waren alle untereinander verwandt, waren alle Kaufleute und regierten, sei es als Ratmannen oder als Schöffen, generationenlang ihre Stadt. Bis zum Ende des Mittelalters waren sie ausnahmslos Deutsche. Im 14. Jhrt. heissen sie Stecher, Sommerstein, Briger, Rusin, Rademunt, Worst, Scheller und Steinau, letztere nach ihrer Heimatstadt Steinau an der Oder. Zu Beginn des 15. Jhrts. hören wir nichts mehr von ihnen. Neue Namen sind an ihre Stelle getreten: Zornberg, Zindrich, Friedrich, Steinkeller, Niemand, Sternberg und andere mehr. Auch sie überleben nicht das Ende des Jahrhunderts. Das Patriziat des 16. Jhrts. setzt sich wiederum aus anderen Familien zusammen. Diesmal sind es nicht mehr nur noch Deutsche. Das Lemberg der Renaissance war das „Lemberg der Nationen", zu dessen Oberschicht deutsche, polnische, russische und nicht zuletzt auch armenische Familien zählten.

Soweit es die Quellen[118]) gestatten, soll im folgenden über die Herkunft und den Verbleib der mittelalterlichen Geschlechter der Stadt berichtet werden.

Zu den ältesten Familien Lembergs, die bereits in reussischer Zeit hier ansässig waren, gehören die Stecher. Eine Urkunde Kasimirs des Gr. von 1352[119]) kennt bereits drei Generationen von ihnen: Bertold, den ältesten bekannten Stadtvogt von Lemberg, Mathias, seinen Sohn, gleichfalls Vogt, und seine Enkel, Georg, Rupert und Margarethe. Den Enkeln bestätigt der König in der genannten Urkunde einen ausgedehnten Grundbesitz, den ihr Grossvater Bertold von Herzog Leo I. offenbar als Ausstattung der Vogtei erhalten hat. Die vierte Generation der Familie ist durch Gregor Stecher repräsentiert. Wir treffen ihn 1368 und 1378 als Nachfolger im Besitztum des Rupert und des Georg an[120]). Er erhält 1378 von Ladislaus von Oppeln eine Reihe von Äckern und Wiesen, um die Flur seines Dorfes Małe Winniki nach Art der deutschrechtlichen Dörfer neu anlegen zu können — eine Verleihung, die ganz im Zuge der sonstigen reussischen Kolonisationstätigkeit des Oppelners liegt. Bei seinem Tode hinterliess Gregor seine Witwe Margarethe, eine Schwester des Ritters Martin von Wrocimirowice[121]), einen einzigen Sohn namens Peter und einen Bruder, der gleichfalls Peter hiess. Der Sohn Gregors erbte, wie es seine Eltern 1375 vorgesehen hatten[122]), das Familiendorf Małe Winniki und nannte sich fortan nicht mehr Stecher, sondern Winnicki, Petrus de Winniczki oder ähnlich[123]).

Die deutsche Bürgerfamilie, die sich in der vierten Generation mit dem polnischen Adel versippte, ging mithin in der fünften Generation in den Adel über, womit früher oder später der Verlust des deutschen Volkstums verbunden war.

Gregor Stechers Bruder war langjähriger Ratsherr. Sein Vermögen bestand aus mehreren Häusern und Kramen in der Stadt und einem Vorwerk vor der Stadt[124]). Er verdankte offenbar seinen Wohlstand dem Handel, denn wir wissen, dass er mit moldauischen Kaufleuten Geschäfte

---

[118]) Skoczek J.: Studia nad Patrycjatem Lwowskim wieków średnich. Lemberg 1929. Akta Grodzkie i Ziemskie (AGZ), Pomniki Dziejowe Lwowa (PD).
[119]) AGZ II 1.
[120]) AGZ III Nr. 19 und 25.
[121]) AGZ II Nr. 30.
[122]) Krzyżanowski: Scabinalia Crac. Nr. 1146.
[123]) AGZ XIV Nr. CCIV und AGZ XV Nr. 194.
[124]) PD I 97, 598; II S. 14, 36, 59. AGZ IV Nr. 69.

in Orientwaren tätigte[125]). Er starb vor 1408[126]) und wurde von seinem Sohn Hanel oder Hanlein Stecher beerbt. Hanel Stecher kommt bis 1417 in den Lemberger Steuerregistern vor[127]). Dann verliert sich seine Spur.

Mit Hanel Stecher verschwindet die Sippe aus Lemberg. Der Name kommt zwar ausser in Lemberg noch in Sandez, Sandomir und Landshut vor und einige Umstände deuten auch auf verwandtschaftliche Beziehungen dieser Familien zu den Lemberger Stecher, aber mit Sicherheit lässt sich das nicht feststellen.

Eine Frau namens Stecher aus Sandez schliesst im Jahre 1373 vor den Schöffen von Krakau unter Mitwirkung des Lemberger Bürgers Stech (Stecher?) einen Vergleich[128]). Hanus Stecher, Schultheiss von Krzemienica bei Landshut, zeugt zusammen mit dem Vogt und dem Rat von Landshut bei der Aussetzung des Dorfes Langenau[129]). Vielleicht war er Bürger von Landshut. Der Vater des unter Ladislaus Jagello bekannten Zisterzienserabtes Johannes von Mogila hiess Peter Stecher und stammte aus Sandomir[130]). Johannes trägt in den Quellen zuweilen den auf seine Herkunft aus einer deutschen Familie aus Reussen deutenden Beinamen „Ruthenus"[131]). Vielleicht deshalb, weil sein Vater aus Reussen, aus Lemberg, nach Sandomir zugewandert war.

Mit Gewissheit lässt sich aus alledem nur der Schluss ziehen, dass die Stecher aus dem Westen, aus Schlesien, längs der Handelsstrasse nach Polen, nach Sandez, Landshut, Sandomir und Lemberg gewandert sind[132]).

In der Vorstadt Zamarstynow hat sich bis heute der Name der Sommersteins erhalten. Am Ende des 14. Jhrts. hören wir von drei Männern dieses Namens: Johann, Andreas und Peter, von denen Johann bei weitem der bedeutendste ist. Im Jahre 1407 erhält Jakusch Sommerstein aus Seret das Lemberger Bürgerrecht, und eine spätere Aufzeichnung berichtet dass Verwandte der Sommersteins die Vogtei in Ropczyce besitzen[133]). Die Familie wird demnach von Westen über Ropczyce nach Lemberg und mit dem Moldauhandel nach Seret gezogen sein. Jakusch Sommerstein befand sich bereits wieder auf dem Rückweg.

Johann Sommerstein ist der Hauptvertreter der Familie im 14. Jhrt. Er handelt mit Orientwaren und Tuchen und hat Grundbesitz in und ausserhalb der Stadt[134]). Beerbt wurde er von seiner Witwe Katharina und seinem Sohn Johann[135]), der jedoch schon 1426 nicht mehr am Leben war. Dessen Witwe, Hedwig, heiratete in zweiter Ehe den Nikolaus Schultis. Bei der Erbteilung (1426) erhielt die Tochter aus erster Ehe, Anna Sommerstein, $^2/_3$ des Nachlasses Johann Sommersteins, des Jüngeren, das letzte Drittel fiel an Hedwig[136]). Anna beerbte 1427 ihre Grossmutter Katharina, die Frau Johann Sommersteins des Älteren, und wurde dadurch Eigentümerin eines

---

125) PD I Nr. 558, 586.
126) PD II S. 38 und 59.
127) PD III S. 43.
128) Scab. Crac. Nr. 887.
129) AGZ III Nr. 34.
130) Kodeks Mogilski Nr. 99; CDCC I Nr. 67.
131) Mon. Pol. Hist. VI S. 431; Długosz: Opera Omnia IX S. 430, 435.
132) Über die Verwandtschaft des Nikolaus Traba mit Johann von Mogila und darüber, dass das Wappen Traba, das Johann führte, von Familien deutscher bürgerlicher Herkunft in der Gegend von Sandomir, Bochnia, Debica und Jaroslau geführt wurde, siehe bei Skoczek S. 17—20, bes. S. 18 Anm. 3.
133) PD I 266, 219, 515, 539, 565, 257 a. PD II S. 41. PD IV Nr. 486.
134) PD II S. 6, 23, 24, 13, 66. III S. 6, 25.
135) AGZ. IV Nr. 64.
136) AGZ V Nr. 34.

sehr bedeutenden Vermögens[137]). Es fiel an die Schultis, als sich Anna mit dem Stiefsohn ihrer Mutter, dem Sohne des Nikolaus Schultis, verheiratete. 1437 wurde das gesamte riesige Vermögen der Sommersteins zwischen Mutter und Tochter aufgeteilt und kam damit in die Hände der Familie Schultis[138]). Das Vermögen der Sommersteins, das später von den Schultis an die Steinkellers und Lindners fiel, hat dazu beigetragen, die Machtstellung jener drei Familien aufzubauen.

Wir sehen also in den Sommersteins ein Geschlecht, das in der Stadt selbst im Mannesstamm ausstirbt und durch seine Frauen sein Vermögen an andere patrizische Geschlechter weitergibt.

Die Scheller, Schellar oder Schiller (Szeler, Szelar, Sziler) waren offenbar eine Familie mit gelehrten Neigungen. Am Anfang ihrer Geschichte steht der Stadtschreiber Georg, der das älteste erhaltene Stadtbuch von Lemberg geschrieben hat und am Ende steht Nikolaus Hanel, der Leibarzt König Ladislaus von Ungarn, der 1506 von der Familie Odrowaz adoptiert wurde und somit in den Adel gelangte[139]). Den Namen Hanel führten sie, seit Johann Scheller von der verkleinerten Form seines Vornamens Hanel genannt wurde und sein Sohn Bartholomäus diesen Vornamen als Familiennamen zu führen begann[140]). Dieser Bartholomäus hat die Familie durch den Ochsenhandel und durch eine glückliche Heirat reich gemacht[141]). Die Heirat hat ihm das Dorf Holosko vor den Toren der Stadt eingebracht[142]). Die Familie, die noch im 16. Jhrt. in Lemberg fortlebt, ist aus Schlesien über Krakau nach Reussen gekommen. Ihre ersten Repräsentanten, aus dem Ende des 14. Jhrts. werden denselben Weg genommen haben wie die beiden Ankömmlinge aus dem Beginn des 15. Jhrts. Peter Scheller nämlich kam im Jahre 1413 aus Schweidnitz unmittelbar nach Lemberg, während Georg Scheller sich bevor er nach Lemberg kam, in Krakau angesiedelt hatte[143]). Auch hier fallen Handels- und Siedlungsweg zusammen.

Ausserordentlich typisch für das Schicksal der Lemberger und auch der Krakauer Patriziergeschlechter ist die Geschichte der Steinkeller, die in wenigen Jahrzehnten ein riesiges Vermögen anhäuften, und dann plötzlich ausstarben. Die ersten Nachrichten über die Familie stammen aus dem Jahre 1382. Zwei Männer dieses Namens, Konrad und Johann, von denen man nicht weiss, wie sie miteinander verwandt sind, gehören von ihrem ersten Erscheinen ab zu den wohlhabenden Kaufleuten Lembergs. Sie müssen aus Breslau gekommen sein, denn Konrad wird in den Stadtbüchern als Bürger von Breslau und Lemberg bezeichnet[144]). Dieser Konrad macht, nachdem Johann Steinkeller schon 1388 nicht mehr in den Büchern der Stadt erscheint, lange Zeit viel von sich reden. Er war einer der grössten Kaufleute Lembergs und handelte vor allem mit Krakau und Breslau. Das im Handel erworbene Geld leiht er dem Adel, dessen Güter er sich als Sicherheit dafür verpfänden lässt. Da der Schuldner sein Pfand häufig nicht einlöste kam Steinkeller binnen kurzem zu einem geradezu fürstlichem Landbesitz. Seine Güter verhalfen ihm bald zu einem ständischen Amt. Er wurde Tribun von Halisz. In den Landbüchern heisst er „nobilis et generosus Konradus alias Kuncza Steynkeler, civis Vratislaviensis, civis Leopoliensis, necnon tribunus Halicensis". Seine beiden Frauen hat er sich aus dem Patriziat gewählt: Dorota, die Tochter des Nikolaus Helbesem, und Hedwig, die Tochter des Nikolaus von Wielun. Aus beiden Ehen hatte er je eine Tochter, die früh und ohne Nachkommen starben. Gegen Ende des 15. Jhrts. war die Familie in Lemberg ausgestorben.

---

[137]) ebenda Nr. 40.
[138]) ebenda Nr. 72.
[139]) Matr. Regni Pol. Summ. Tom. IV Vol. I Nr. 3823. Skoczek l. c.
[140]) PD IV Nr. 1041 und Skoczek S. 25.
[141]) Cons. Leop. I Nr. 1821. Resign. II Nr. 1984.
[142]) AGZ IX Rr. 117.
[143]) PD II S. 89 und 122.
[144]) PD I 32, 178, 195, 235, 237 a, 244, 245. Skoczek l. c.

Zu einem raschen Aussterben nach kurzer Blüte war auch die Familie Tempel verurteilt. Ihr mächtigstes Glied war Michael Tempel, mit dem Beinamen Bielik. Er war ein sehr reicher Kaufmann und legte, wie Steinkeller, sein Geld als Pfand auf den Landgütern Reussens an. Ausserdem besass er in der Stadt mehrere Häuser. Er hinterliess eine ganze Anzahl Töchter, aber keinen Sohn.

Bis in das 16. Jhrt. hinein haben sich die Klopper gehalten, deren Ahnherr Hanko Klopper als Kaufmann und Grundbesitzer häufig schon im Ältesten Stadtbuch vorkommt. Sein Sohn Andreas ist der Gründer der Vorstadt Kleparowa, die von ihm ihren Namen hat. Der Ort hiess ursprünglich Kloppersdorf[145]). Andreas Kloppers Sohn Stano war durch seine Mutter mit der aus Breslau stammenden Familie Seidl verwandt[146]). Auch er gelangte durch Bankiergeschäfte in den Besitz von Landgütern. Seine Nachkommen gingen teils in den Adel über, teils muss man sie im Lemberger Bürgertum des 16. Jhrts. unter dem Namen Stanowicz, den sie nach ihrem Ahnen Stano Klopper angenommen haben, suchen.

Die Hellbesem entstammten dem Handwerkerstand. Ihr Ahnherr, Lorenz Hellbesem, war 1414 Uhrmacher und Büchsenmeister der Stadt. Sein Sohn Nikolaus kam zu Geld, als er die Witwe des Andreas Klopper heiratete. Damit rückte die Familie in das Patriziat auf. Durch seine Frau wurde er insbesondere mit den anderen reichen Familien der Stadt verschwägert, so mit Janusz, dem Dolmetscher und den Seidl. Hellbesem wurde schnell reich. Finanzgeschäfte aller Art und der Handel nach allen Richtungen brachten ihm viel Geld ein, das er wiederum auf Landgütern und auf den Häusern seiner Mitbürger anlegte. Mit dem Geld blieb auch der soziale Erfolg nicht aus: Er wurde Ratmann und der damals reichste Mann der Stadt, Konrad Steinkeller, heiratete seine Tochter. Als er 1470 starb, übernahm sein Sohn Benedikt sein Erbe. Er war vor allem Kaufmann und handelte sowohl nach Osten wie nach Westen. Nach seinem Tode ging sein gesamtes Vermögen an seinen Schwager Stano Klopper über, so dass den Klopper der soziale Aufstieg, den ihnen Hellbesem verdankte, schliesslich wieder zugute kam.

Während des ganzen Mittelalters gehörte die Familie Friedrich, Fredrich oder Frederici zum Patriziat der Stadt. Wenn man annimmt, dass der in den Jahren 1387—1411 in Lemberg vorkommende Gerber Friedrich der Ahnherr der Familie war, muss die Familie am Ende des 14. Jhrts. nach Lemberg gekommen sein[147]). Anfang des 15. Jhrts. ist ein gewisser Nikolaus Friedrich in Lemberg Schöffe und Ratmann. Die Stadt kaufte bei ihm, wenn der König oder einer seiner Würdenträger zu Besuch nach Lemberg kam, die Gewürze, Seiden und Tuche, die man ihm schenken wollte[148]). Nikolaus Friedrich wurde sehr reich. Eine seiner Töchter-Euphemia-heiratete den Unterkämmerer von Podolien, Janusz Kierdey[149]). Eine andere Tochter heiratete den Lemberger Bürger Nikolaus von Wielun, der einen grossen städtischen Grundbesitz, u. a. sogar ein Haus in Kamenz in Podolien, besass. Um 1460 starb Nikolaus Friedrich. Bei der Gelegenheit stellte sich heraus, dass er ausser Häusern, Dörfern, Teichen und Mühlen auch Weinberge in der Walachei, Häuser am Ring in Sucava besass und dass ihm der Hospodar der Walachei und auch dessen Hofbeamte verschiedentlich Schmuck und dergl. verpfändet hatten. Der Handel mit der Moldau und Walachei hat also zur Anlegung von Niederlassungen und zum Erwerb von Grundstücken in diesen Ländern geführt[150]).

---

[145]) PD IV Nr. 702.
[146]) PD II S. 43, IV Nr. 39, 130, 719. AGZ V Nr. 58 IX Nr. 4.
[147]) PD I Nr. 531. II S. 46, 66, 112. Skoczek l. c.
[148]) PD III S. 102, 124. IV Nr. 21, 208, 426, 1330, 1309, 1822, 184.
[149]) Cons. Leop. I Nr. 574.
[150]) Cons. Leop. I Nr. 91.

Seine beiden Söhne Georg und Friedrich handeln wie ihr Vater mit dem Osten. Sie kaufen nach und nach eine ganze Anzahl Dörfer auf, von denen Georg Friedrich schliesslich sogar 10 gehören. Als seine erste Frau, ein Bürgermädchen aus Drohobycz stirbt, heiratet er eine Adlige, die „generosa" Margaretha, die ihm noch drei weitere Dörfer in die Ehe einbringt[151]). Am Ende des Mittelalters hören die Nachrichten über die Friedrich auf. Vielleicht sind die Nachkommen Georgs aufs Land gezogen und in den Adel übergegangen.

Die Abrek hiessen ursprünglich Smedhus oder Smedhaus. Vielleicht sind sie aus Preussen nach Lemberg gekommen, denn Gerko und Aberko Smethus sind am Ende des 14. und am Anfang des 15. Jhrts. Handelsbeauftragte des Deutschen Ordens in Lemberg[152]). Dieser Eberhard, oder Aberko Smithus hatte am Anfang des 15. Jhrts. als Ratmann und Kaufherr in Lemberg grossen Einfluss. Der Schöffe Nikolaus Eberconis, (1441) ist wahrscheinlich sein Sohn[153]). Aus dieser Vornamensform Aberko hat sich dann der Familienname Abrek entwickelt. Nikolaus Abrek war von 1455—1481 mit kurzen Unterbrechungen Mitglied des Rates. Er heiratete in erster Ehe eine Patriziertochter, die Dorthea Arnest, in zweiter Ehe war er aber mit einer Adligen vermählt. Sie hiess Anna und ihr Bruder hiess Piotr Blodnicki und war Eigentümer der Vogteien in Halisz und in Bludnice[154]).

Zu Beginn des 15. Jhrts. kamen zahlreiche neue Bürger Lembergs aus Krakau, wo sie auf ihrer Wanderung nach dem Osten gleichsam eine Zwischenstation gemacht hatten. Das war auch bei den Zornbergs so, von denen wir in den Krakauern Bürgerbüchern lesen, dass sie aus Schlesien stammten, aus dem Dorf Oyus[155]). Als sie dann nach Lemberg kamen, erwarben sie das Bürgerrecht auf Grund von Briefen, die sie aus Krakau mitbrachten[156]).

Im Jahre 1415 kam die ganze Familie Zornberg nach Lemberg: Die Mutter Ester mit ihren Söhnen Nikolaus, Bernhard und Vinzenz[157]). Später kam noch ein weiterer Bruder: Johann Zornberg. Nikolaus und Johann sind in erster Linie in der städtischen Öffentlichkeit hervorgetreten, während Bernhard und Vinzenz schon vom Jahre 1444 aus den Quellen verschwinden. Die kaufmännischen Interessen Johann und Nikolaus Zornbergs reichen nach der Walachei und nach der Türkei und auf der anderen Seite nach Krakau und nach Breslau[158]). Beide Brüder leihen dem Adel Geld und kommen auf dieselbe Weise wie andere Lemberger Patrizier in den Besitz eines grossen Güterkomplexes. Das bewirkt bald eine Änderung ihrer ständischen Zugehörigkeit. Sie werden oft als „nobiles et generosi" tituliert. Vielleicht waren sie freilich auch schon vorher adlig, denn noch im 17. Jhrt. gab es in Schlesien, wo ja die Zornbergs herkamen, eine adlige Familie dieses Namens[159]).

Die Lemberger Zornbergs sind bald und ohne männliche Nachkommen verstorben. Johann stirbt um 1465 und Nikolaus treffen wir 1480 nicht mehr unter den Lebenden[160]). Ihr riesiges Vermögen fiel an eine Tochter des Nikolaus Zornberg, die mit Johann Fochs[161]) verheiratet war, und verhalf so der Familie Fochs zu Macht und Ansehn.

---

[151]) Seine erste Frau war schon 1473 gestorben. Ihr Bruder war Michael Grossbrot aus Drohobycz. (Resignationes II Nr. 188).
[152]) Sattler, Handelsrechnungen S. 136/37.
[153]) PD II S. 7. Skoczek l. c.
[154]) Cons. Leop. I Nr. 2415. AGZ XV Nr. 2888.
[155]) Libri Iur. Civ Crac. Nr. 1089. (Czornberg, advocatus de Oyus 1400).
[156]) PD III S. 13, 14.
[157]) ebenda. Skoczek l. c.
[158]) AGZ IX Nr. 78 Cons. Leop. I Nr. 599, 718, 268, 775, 388, 180, 305.
[159]) Siebmacher, Deutsches Wappenbuch I S. 67. Niesiecki, Herbarz III S. 273.
[160]) AGZ XIV, 266; Cons. Leop. I Nr. 1099.
[161]) AGZ IV Nr. 28, 31, 55. PD IV Nr. 918. Skoczek l. c.

Zur selben Zeit wie die Zornbergs siedelte sich ein anderes deutsches Geschlecht in Lemberg an: die Zindrich oder Zinreich. Ihre ersten Vertreter in Lemberg waren Martin Zynnereich, der 1412 Schöffe war (1466 treffen wir ihn zum letzten Male) und Nikolaus Zindrich, der bis zum Schwarzen Meer handelte, ein grosses Vermögen — Grundbesitz in der Stadt und auf dem Lande — erwarb und 1454 starb[162]). Seine Handelsgeschäfte und auch seine finanziellen Transaktionen wurden von seiner Frau weiter geführt. Sie starb vor 1471[163]). Ihr ältester Sohn Jakob handelte mit Orientwaren und Fischen. Er erwarb zu den ererbten Dörfern noch mehrere andere und wurde in den Rat gewählt[164]). In den Landakten hiess er bald „nobilis et generosus". Von seinem Bruder ist dasselbe zu sagen. Er war mit Sofia Nymand, einer Lemberger Patriziertochter, verheiratet[165]). Jakob Zindrich starb 1481[166]). Er hinterliess offenbar keine Kinder, denn sein Erbe nehmen sein Bruder Georg, dessen Schwiegervater Peter Nymand, und seine Schwester Margarethe, die Frau des Lemberger Kaufmanns Nikolaus Zarogowski. Georg Zindrich starb 1487, gleichfalls kinderlos. Sein riesiges Vermögen fiel an die letzte Repräsentantin der Familie, an Margarethe Zarogowski, und bewirkte den Aufstieg der Zarogowskis[167]).

Die Schicksale der übrigen bedeutenden Familien ähneln mehr oder weniger denjenigen, die bisher beschrieben worden sind. Die Familie Schrop kam aus Krakau; 1417 erwarb Johann Schrop aus Krakau in Lemberg das Bürgerrecht[168]). Bis zum Jahre 1470 können wir das Geschlecht in Lemberg verfolgen. In diesem Jahre starb Alexius Schrop. Sein Vermögen fiel an den König, weil er keine Erben hinterliess[169]).

Eine Familie namens Lindner treffen wir im 15. Jhrt. in Krakau, in Posen und schliesslich auch in Lemberg[170]). Alle Familienmitglieder unterhielten zueinander Handelsbeziehungen[171]), weshalb man annehmen kann, dass sich das Geschlecht in allen bedeutenden Handelszentren Polens festgesetzt hat. 1417 erwarben Johann Lyndner aus Lezajsko und Nikolaus Lyndener aus Cosse in Lemberg das Bürgerrecht[172]). Vielleicht stammten sie aus Breslau, wo es in der zweiten Hälfte des 15. Jhrts. einen nahen Verwandten der Lindner gab.

In der zweiten Hälfte des 15. Jhrts. hat das Geschlecht eine der bedeutendsten Lemberger Kaufmannsgestalten dieser Zeit überhaupt hervorgebracht. Das war Lukas Lindner, der mit Sucava, Breslau, Krakau und Posen Handel trieb[173]). Sein Bruder Peter handelte ebenfalls mit Breslau, wo sein Schwager Michael Granck[174]) wohnte. Seine Frau war eine Tochter Nikolaus Schultis, des Jüngeren. Nach dem Tode ihres Bruders Nikolaus erbte Peter unter anderem den Ort Sommerstein und eine Scholtisei in Schlesien[175]). Durch die Schultis waren die Lindner mit den Steinkellers, den Hellbesem und den Klopper verwandt, ein Beispiel dafür, wie sehr das Lemberger Patriziat im 15. Jhrt. immer mehr zu einer geschlossenen Kaste geworden war, die nur untereinander heiratete.

---

[162]) PD IV Nr. 1446, 1451. AGZ XIV, 1340 und Skoczek S. 54 Anm. 2—6.
[163]) AGZ XII 2978; XIV 2730; VI 100.
[164]) AGZ XV 754, 1304, 1541, 3801. Cons. Leop. I S. 368.
[165]) Cons. Leop. I Nr. 1165 und 1180.
[166]) ebenda.
[167]) Resign. II Nr. 3348. Stadtarchiv Lemberg Hdschr. III A S. 605.
[168]) PD III S. 29—31.
[169]) PD IV 1413 und Skoczek S. 56/7.
[170]) Cons. Leop. I Nr. 858. Matric. Regni Pol. Summ. III Nr. 2190.
[171]) Cons. Leop. I 403. Resign. II Nr. 1582.
[172]) PD III S. 30/31.
[173]) Cons. Leop. I Nr. 403, 1382, 584. Resign. II Nr. 84, 3138, 876, 886, 1046, 828, 1207. AGZ XV 1320, 1334.
[174]) Resign. II Nr. 1582.
[175]) Cons. Leop. I Nr. 1150, 4229. Skoczek l. c.

Die Zuwanderung aus Böhmen war für Lemberg niemals gleichgültig. Schon im Ältesten Stadtbuch treffen wir Bürger mit dem Beinamen „Bohemi", im 15. Jhrt. aber siedelte sich in der Stadt eine aus dem böhmischen Ort Kaden stammende Familie an, die in der Folgezeit eine bedeutende Rolle gespielt hat. Klemens Kaden ist freilich nicht unmittelbar aus Böhmen gekommen, sondern hat vorher in Breslau gelebt, von wo er oftmals Handelsreisen nach Osten unternommen hat. Er handelte mit der Walachei. 1407 besass er in Lemberg bereits ein Haus am Ring[176]) und 1410 wurde er auch Lemberger Bürger — auf Briefe aus Breslau — hin[177]). Von diesem Augenblick an mehren sich die Nachrichten über ihn ständig. Als er um 1448 starb, hinterliess er zwei Söhne und eine Tochter[178]). Von den Söhnen hiess einer ebenfalls Klemens. Er führte noch zu Lebzeiten seines Vaters selbstständig Geschäfte und wurde deshalb zum Unterschied von seinem Vater Klemens Kaden der Jüngere genannt. Auch Klemens den Jüngeren kannte man gut in Krakau, Breslau und Posen[179]). Durch seine Geldgeschäfte mit dem Adel kam er schnell zu einem bedeutenden Grundbesitz. Da er auch dem König Geld geliehen hatte, gestattet ihm dieser, von dem Adligen Frydro das königliche Dorf Kamieniobrod aufzukaufen, als dessen Besitzer mit „spectabilis et nobilis" ja sogar als „generosus" betitelt wurde[180]). Das Geschlecht starb bereits in der zweiten Generation aus.

Sehr kurz war auch der Ruhm der Lemberger Familie Nymand, die am Ende des 15. Jhrts. völlig ausstarb. Die Iymands waren eine finanzielle Macht; dazu besassen sie ausgedehnte Familienbeziehungen im Bürgertum und im Adel. Bemerkenswert ist, dass es in Seret einen Verwandten Peter Nymands gab, der in den Quellen als Bruder des Nikolaus, Mathias und Johannes von Sniatyn (de Snetin oder de Snatin), die Lemberger Bürger waren, bezeichnet werden[181]). Über die Snetins wissen wir, dass zu Anfang des 15. Jhrts. ein gewisser Nikolaus Henczeler aus Hainau in Schlesien, der ein Bruder der Snatins war, das Lemberger Bürgerrecht erworben hat[182]). Wenn die Männer dieses Namens alle derselben Familie angehört haben, sehen wir hier den Fall vor uns, dass im Zuge des Handels eine deutsche Familie aus Schlesien nach dem Osten und dann wieder zurück nach Lemberg gewandert ist. Der berühmteste Vertreter der Familie war der schon erwähnte Peter Nymand, der Handel trieb und Geld auslieh, im Rat sass und Grundbesitz erwarb, seine Tochter an einen Adligen verheiratete und der, als er im Jahre 1483 starb, einen Sohn hinterliess, der gleichfalls Peter hiess und zusammen mit Christoph Koler mit Tuch und Ochsen handelte.

In der zweiten Hälfte des 15. Jhrts. kamen in Lemberg eine ganze Anzahl Familien in die Höhe, die noch weit in das 16. Jhrt. hinein blühten. Es sind das die Hornigs, die aus Nürnberg kamen, die Wilczeks, die Tyczeks, die Wasserbrot, Domsler, Widawski, Weydner, Gasner, Zarogowski und andere mehr, die, weil sie nicht mehr dem Mittelalter angehören, hier nicht mehr behandelt werden können. Sie gehören der zweiten Blütezeit Lembergs im 16. Jhrt. an und müssen im Zusammenhang mit ihr untersucht und beschrieben werden.

---

[176]) PD II S. 45.
[177]) ebenda S. 89.
[178]) PD IV 2143, 2144 und Cons. I 363.
[179]) PD IV 2404. Cons. Leop. I 368. Resign. II 94.
[180]) AGZ XIV 1340. XIX 2829. Skoczek l. c.
[181]) Regisn. II Nr. 2085, Nr. 1698.
[182]) PD III S. 90.

DIE WIENER POLIZEIHOFSTELLE UND DIE FREIMAURERISCHEN UMTRIEBE IN GALIZIEN (1793—1821)

VON JOSEF SOMMERFELDT, KRAKAU

Seitdem im Jahre 1782 Kaiser Joseph II. dem „Staatsminister in inneren Geschäften", Grafen Anton von Pergen, die Leitung des gesamten Sicherheitswesens für alle nichtungarischen Länder der Donaumonarchie übertragen hatte[1]), blieb die Überwachung von Geheimbünden und geheimen Zusammenkünften in den Erblanden und ihrer Verbindungen mit ähnlichen verdächtigen Vereinigungen des Auslandes eine der wichtigsten Aufgaben der österreichischen geheimen Staatspolizei. Der Ausbruch der französischen Revolution und die Furcht der monarchischen Staaten vor staatsgefährlichen Wühlereien und Verbindungen steigerte die Bedeutung der polizeilichen Tätigkeit in Österreich-Ungarn in solchem Masse, dass zu Beginn des Jahres 1793 ein eigenes Ministerium, die „Polizei-Hofstelle", geschaffen wurde, deren Leitung Graf Pergen noch über 10 Jahre als „Oberster Polizeiminister" beibehielt[2]). Hier in der Polizeihofstelle liefen fortan die Berichte über alle verdächtigen Erscheinungen des In- und Auslands zusammen, und von hier aus wurde die Bekämpfung und Abwehr staatsgefährlicher Elemente organisiert.

Die Ergebnisse der Beobachtungen aus der Anfangszeit des österreichischen staatlichen Sicherheitsdienstes sind in den sogenannten „Pergen-Akten" des Archivs des Ministeriums des Innern in Wien erhalten. Die bis zum Jahre 1848 reichenden Akten der Polizeihofstelle liegen im gleichen Archiv. Da die erhaltenen Berichte von Polizeibeamten und „Konfidenten" neben den Ergebnissen sorgfältiger Ermittlungen vielfach blosse Verdächtigungen und Vermutungen enthalten, sind sie zwar von sehr unterschiedlichem Quellenwert, aber dennoch geeignet, ein Bild zu geben, wie weit es der österreichischen Staatspolizei gelungen ist, geheimen Verbindungen auf die Spur zu kommen und über ihr Wesen und ihre Tätigkeit sichere Unterlagen zu gewinnen. Eine besondere Aufmerksamkeit scheinen die Polizeistellen bei ihrem Kampf gegen staatsgefährliche Elemente von Anfang an der Freimaurerei geschenkt zu haben. Im folgenden soll nach kurzer Skizzierung der Entwicklung der Freimaurerei in Galizien der Versuch gemacht werden, den Kampf der österreichischen Polizei gegen die Freimaurerei in Galizien, soweit er aus den stark beschädigten Akten der Polizeihofstelle[3]) heute noch erkennbar ist, darzustellen.

Die polnische Freimaurerei[4]) war bis zur Auflösung des alten polnischen Staates fast ausschliesslich eine Angelegenheit des Adels und scheint zunächst keinen grossen Einfluss auf die

---

[1]) Vgl. August Fournier, Die Geheimpolizei auf dem Wiener Kongress. Eine Auswahl aus ihren Papieren. Wien/Lpz. 1913, Einleitung S. 1 ff. Ders.: Kaiser Joseph II und der „geheime Dienst". Ein Beitrag zur Geschichte der österreichischen Polizei. In: Historische Studien und Skizzen. Dritte Reihe. Wien/Lpz. 1912 S. 1 ff. Organisiert wurde der „geheime Dienst und damit die österreichische Staatspolizei durch die „Geheime Instruktion" des Jahres 1786. In diesem Jahre wurden in den Provinzialhauptstädten Polizeidirektionen eingerichtet und den Gouverneuren (Landeschefs) in Wien geschulte Polizeikommissare zur Unterstützung beigegeben.

[2]) ebda S. 4 ff; über Johann Bapt. Anton Graf Pergen vgl. Biographisches Lexikon des Kaiserthums Österreich, Bd. 22. (Wien 1870), S. 6.

[3]) Die Bestände des Wiener Archivs des Ministeriums des Innern sind beim Brande des Justizpalastes am 15. Juli 1927 zum grossen Teil vernichtet worden, so dass von den einzelnen Registraturen nur noch Überreste verschieden grossen Umfangs erhalten sind. Da auch die alten Indices ein Opfer des Brandes geworden sind, lässt sich heute über das ursprünglich vorhandene Material kaum mehr etwas Zuverlässiges sagen.

[4]) Es ist das Verdienst des polnischen Forschers Stanisław Małachowski-Łempicki, seit dem Jahre 1926 in

Gestaltung des politischen und gesellschaftlichen Lebens gehabt zu haben[5]). Allerdings gerieten die Logen allmählich immer mehr unter den Einfluss der russischen Partei, und ihre Mitglieder spielten schon in den Beratungen des vierjährigen Reichstags eine beachtliche politische Rolle[6]). Nach den Teilungen entstanden in den preussischen Teilgebieten und in Galizien ein paar deutsche Militär- und Beamtenlogen[7]). Diese fanden aber in Galizien bereits durch das Verbot Josephs II vom Jahre 1785, in Süd- und Neuostpreussen während der Zeit des Herzogtums Warschau ihr Ende. Denn die nach dem Tilsiter Frieden und dem Kriege von 1809 gegründeten polnischen Logen des Herzogtums Warschau wurden die Sammelbecken aller polnischen Elemente, die im Glauben an Napoleon den Gedanken der Erneuerung Polens pflegten und seine Verwirklichung vorbereiteten[8]). Der ausgesprochen polnisch-nationalen Tendenz dieser Logen waren die preussischen Logen nicht gewachsen und stellten unter ihrem Druck ihre Tätigkeit bald ein. Hauptzentren der polnischen freimaurerischen Tätigkeit waren Warschau und Wilna. Posen, Lemberg, Krakau und Dubno hatten in dieser Hinsicht nur zweitrangige Bedeutung[9]). Gerade in den Kreisen der polnischen Freimaurer wurde die Hoffnung wachgehalten, dass aus einem Kampfe zwischen Alexander I und Napoleon Polen in seinen alten Grenzen, aber in verjüngter Form wiedererstehen würde[10]). Als diese phantastische Hoffnung zusammenbrach, richteten die Freimaurer ihre Blicke auf ihren „Bruder" Alexander I, dessen Mitgliedschaft in Warschauer Logen zu deren Ansehen wesentlich beitrug, und erwarteten nun von ihm, was sie von Napoleon vergeblich erhofft hatten[11]).

Aber bereits in den ersten 5 Jahren des Bestehens des Königreichs Polen entwickelten sich die polnischen Logen im Gegensatz zu den Absichten des Kaisers mehr und mehr zu einer nationalpolnischen Institution und einer politischen Macht. „Der Gross-Orient (Wielki Wschod), dem die Logen des Königreichs und Litauens unterstanden und der seinen Sitz in Warschau hatte, war gleichsam das sichtbare Symbol der Jagellonischen Union und die Brücke, die zur Verbindung beider Länder beitragen konnte... Die polnische Freimaurerei hatte auch noch ein anderes riesiges Verdienst. Sie war ein fertiger Geheimbund mit feststehenden Formen. Wie in anderen Staaten, so entstanden auch in Polen unter ihrem starken Einfluss kleinere Geheimbünde, die den Geist des Polentums stärkten und den Erwerb der Unabhängigkeit erstrebten... Auch in Wilna begann nach dem Beispiel der Freimaurerei und unter starker Teilnahme der Freimaurer eine Reihe von Geheimbünden zu entstehen, die die Stärkung des Nationalgeistes zum Ziele hatten[12])". Auf Galizien griffen diese Tendenzen gleichfalls über. Denn die Krakauer Logen unterhielten Verbindungen mit den Logen Kongresspolens und Litauens und erboten sich, die Freimaurerei

---

zahlreichen Büchern und Aufsätzen alles ihm erreichbare Material zur Geschichte der Freimaurerei im Gebiet des alten polnischen Staates zusammengetragen zu haben. Auf diese Arbeiten musste bei der Skizzierung der Entwicklung des polnischen Freimaurerwesens und der Logen in Galizien zurückgegriffen werden. Jedoch hat Małachowski-Łempicki von den beiden galizischen Zentren Krakau und Lemberg nur das erstgenannte in seinen Arbeiten eingehender behandelt, während die Logen in Lemberg allein aus seiner Liste aller polnischen Freimauerlogen bekannt sind. Eine Zusammenstellung der Arbeiten St. Małachowski-Łempickis in seinem Buch: „Raporty szpiega Mackrotta o wolnomularstwie polskiem 1819—1822". Warsch. 1931, S. 114 f.

[5]) Vgl. St. Małachowski-Łempicki: Wykaz polskich lóż wolnomularskich oraz ich czlonków w latach 1738—1821, poprzedzony zarysem historji wolnomularstwa polskiego i ustroju Wielkiego Wschodu Narodowego Polskiego. Krak. 1929, S. 6.

[6]) ebda S. 7.

[7]) ebda S. 8.

[8]) Wykaz lóż, S. 8 f.

[9]) St. Małachowski-Łempicki, Wolnomularstwo na ziemiach dawnego Wielkiego Księstwa Litewskiego, 1776 bis 1822. Wilna 1930, S. 158.

[10]) Wykaz lóż, S. 8.

[11]) ebda S. 9. Alexander I unterstützte anfangs die polnischen Logen mit grossen Geldsummen.

[12]) Wolnomularstwo na ziemiach dawnego Wielk. Księstwa Litewskiego, S. 160.

in Galizien durch Gründung neuer Logen zu beleben[13]). Als jedoch in den Jahren 1815—1820 in Kongresspolen die Gründung nationalpolnischer Geheimbünde durch die Freimaurerlogen zunahm[14]), sah sich Alexander I genötigt, seine wohlwollende Haltung gegenüber den Logen grundsätzlich zu ändern, und unternahm den Versuch, sie einer stärkeren staatlichen Kontrolle zu unterwerfen[15]). Da diese Tendenz jedoch bei den polnischen Freimaurern auf Widerstand stiess und der Kaiser befürchtete, dass aus einer weiteren Diskussion Unruhen und Schwierigkeiten entstehen könnten, verbot er am 12. August 1821 die Freimaurerei in Russland und Kongresspolen und liess die Logen schliessen[16]).

Die Geschichte der Freimaurerei in Galizien[17]) ist bisher noch nicht abschliessend erforscht. Als Joseph II im Jahre 1785 die Freimaurerei in Österreich-Ungarn verbot, waren die Logen in Galizien anscheinend noch kaum über die Anfangsstadien ihrer Entwicklung hinausgekommen. Aus den Forschungen Malachowski-Łempickis ist bekannt, dass bis zum genannten Verbot in dem 1772 durch Österreich erworbenen Teil Galiziens nicht viel Logen nachweisbar sind. Auch lassen sich ihre Gründungsdaten oft nicht feststellen. Mittelpunkt der galizischen Logentätigkeit war Lemberg. Dort war bereits 1747 die Loge „Zu den 3 Göttinen" gegründet worden, die aber auf Betreiben der Geistlichkeit bald ihre Tätigkeit hatte einstellen müssen. Erst im Jahre 1770 wurde von Warschau aus in Lemberg die Loge „Trzech Bialych Orłów" gegründet, die nach dem Übergang der Stadt an Österreich seit 1774 von Prag abhängig war. Sie stellte 1782 ihre Tätigkeit ein. 1774 wurden in Lemberg die Logen „Joseph zum kaiserlichen Adler" und „Zu den drei Standarten" angelegt. Während von der letztgenannten weiter nichts festzustellen ist, wissen wir von der erstgenannten, dass sie bis zum Jahre 1780 gearbeitet hat. 1778—1782 ist in Lemberg die Loge „Zu den 3 weissen Rosen" und 1779 bis 1785 die Loge „Doskonała Równość" nachweisbar. 1780 wurde in Lemberg die Loge „Aux trois Couronnes Galiciennes" gegründet. 1782 entstand aus den Mitgliedern der aufgelösten Loge „Trzech Białych Orłów" die Loge „Szczera przyjaźń", die aber 1788 nicht mehr arbeitete. 1783 wird die Loge „Phönix zur runden Tafel" in Lemberg erwähnt und zwei Jahre später die von Fessler und Kortum angelegte Loge „Zum Biedermann", aus der eine Provinzialloge für Galizien hatte hervorgehen sollen, geschlossen.

Die freimaurerische Tätigkeit in den anderen bei der ersten Teilung Polens durch Österreich erworbenen Städten scheint gering gewesen zu sein. In Dukla wurde 1753 durch Graf Mniszech eine Loge gegründet, die aber anscheinend bald ihre Tätigkeit nach Krakau verlegte. Von einer weiteren Loge in Dukla, „Cnotliwy Sarmata", gibt Małachowski-Łempicki nur den Namen. In Zaleszczyk wurde 1771 die Loge „Zum goldenen Sechseck" und 1777 die Militärloge „Zum goldenen Stück" angelegt, die aber bereits 1778 ihre Arbeit einstellte. Auch die 1777 in Wieliczka gegründete Loge „Hermann zur schwarzen Schildkröte" bestand nur kurze Zeit. In Jaroslau soll um 1780 eine Loge entstanden sein. In Tarnow wurde 1783 die Regimentsloge „Zu

---

[13]) Über die politische Rolle der freimaurerischen Organisationen in Kongresspolen und über die polnischen Geheimbünde vgl. auch W. Feldmann, Geschichte der politischen Ideen in Polen, seit dessen Teilungen (1795—1914). München/Bln 1917, S. 79 ff. Unter den aus der polnischen Freimaurerei hervorgegangenen Geheimverbänden ist als wichtigster die von Walerian Łukasiński gegründete „Patriotische Gesellschaft" zu nennen, die in einem unklaren Programm die Wiedervereinigung des alten polnischen Staates mit Hilfe einer der Teilungsmächte anstrebte.

[14]) St. Małachowski-Łempicki, Dzieje wolnomularstwa w Krakowie. 1755—1822, Krak. 1929, S. 49 f.; 60; 64.

[15]) Im Jahre 1820 benutzte die russische Regierung die Diskussion über eine seit dem Jahre 1784 immer wieder versuchte Reform des Statuts des Gross-Orients in Warschau dazu, mit Hilfe des ihr ergebenen Grossmeisters General Rożniecki am 31. Mai 1820 ein Statut beschliessen zu lassen, durch das ein höchster Rat aus sieben Mitgliedern unter Vorsitz des Grossmeisters eingesetzt und die Selbständigkeit der Provinziallogen eingeschränkt wurde. Vgl. hierzu: Wykaz lóż, S. 9. ferner: St. Małachowski-Łempicki, Kaliskie loże wolnomularskie. Kalisch 1928, S. 33.

[16]) Wykaz lóż, S. 10.

[17]) Die folgenden Angaben über Namen und Tätigkeitsdauer der Logen in Galizien nach Wykaz lóż, S. 34—55.

den 3 roten Bändern“ gegründet. Die im Winter 1777/78 in Sambor angelegte Loge „Zur Hoffnung“ stellte ihre Tätigkeit bereits 1779 ein. In Zamość entstand die Loge „Jedność“ erst im Jahre 1812, nachdem die Stadt 1809 an das Herzogtum Warschau abgetreten war.

In den bei der dritten Teilung Polens an Österreich gekommenen Gebieten verlief die Entwicklung der Freimaurerlogen anders, weil sie nach der ersten Teilung Polens weiterhin in direkter Abhängigkeit von Warschau, dem Mittelpunkt der polnischen Freimaurerei, verblieben und das Verbot Josephs II vom Jahre 1785 ihre Entfaltung bis zum Jahre 1795 und später nach 1809 nicht behindern konnte. Aber auch hier blieb die Zahl der Logen in verhältnismässig bescheidenen Grenzen. Unter den Städten dieses Gebiets hebt sich die Stadt Krakau heraus. Dort wurde 1778 von Warschau aus die Loge „Pod Trzema Helmami“ gegründet. 1786 erfolgte die Gründung der Loge „Przesąd Zwyciężony“, die 1810 wieder auflebte und bis zum Jahre 1822, zuletzt mit 385 Mitgliedern, arbeitete. Besondere Bedeutung aber kommt der Krakauer Loge „Góra Wawel“ zu, die im Jahre 1815 vom höchsten Kapitel in Warschau zur Kapitelloge erhoben wurde und bis 1822 tätig war. Im übrigen sind in dem genannten Teilgebiet Freimaurerlogen nur noch in Lublin und Radom nachzuweisen. In Lublin arbeitete von 1811—1821 die Loge „Wolność Odzyskana“, von 1816—1821 die Loge „Świątynia Równości“ und von 1819—1821 die Loge „Jedność prawdziwa“. In Radom entstand 1812 die Loge „Jutrzenka Wschodząca“. Allen diesen Logen machte das bereits angeführte Verbot aller freimaurerischen Betätigung im Königreich Polen durch Alexander I am 12. August 1821 ein Ende.

Bereits aus den Jahren 1785—1792 finden sich in den Polizeiakten Hinweise auf die Überwachung der Freimaurer durch die österreichischen Sicherheitsorgane. Neben allgemeinen Ausführungen über das Wesen und die internationalen Verbindungen der Freimaurerei haben sich einzelne Berichte über die Gründung von Logen und ihre Tätigkeit in Wien, Ungarn, Siebenbürgen, Böhmen und Mähren erhalten, Über Freimaurer und geheime Gesellschaften in Galizien ist aus dieser Zeit in den Akten noch nichts zu finden.

Am 13. Mai 1793 befahl der Polizeiminister Graf Pergen den Länderchefs,[18]) ihm eine Liste aller Freimaurerlogen und ihrer Mitglieder einzureichen. Auch sollten die Namen der zur Freimaurerei gehörenden Militärs und Geistlichen den kommandierenden Generalen bzw. den zuständigen Bischöfen mitgeteilt werden. Auf diese Rundfrage antwortete Graf Brigido, der Gouverneur von Galizien, am 23. Mai 1793[19]), dass in seinem Verwaltungsgebiet keine Freimaurerlogen beständen, sondern dass sich alle nach dem Verbot Josephs II aufgelöst hätten.

Da nach der dritten Teilung Polens die polnischen Verschwörer sich unter den verschiedensten Deckmänteln und Tarnungen in den drei Teilgebieten zu betätigen schienen und der Verdacht bestand, dass der polnische Adel versuchen würde, die Freimaurerlogen als Zellen des nationalen Widerstandes gegen die Teilungsmächte auszubauen und die bestehenden überstaatlichen Verbindungen für seine nationalen Zwecke auszunutzen, verfolgte die Polizeihofstelle mit grösster Aufmerksamkeit die geringsten Spuren freimaurerischer Tätigkeit in den Städten des alten polnischen Staates. Am 27. Sept. 1798 wird ihr von einem Konfidenten berichtet[20]), „in Warschau bestehe eine aus demokratisch gesinnten Männern zusammengesetzte Maurerloge, die wöchentlich ihre Sitzungen halte... und wo die Mitglieder über die ihren Wünschen so sehr anliegende baldige Veränderung ihres Vaterlandes sich gemeinschaftlich beratschlagten“. Mit Hilfe der Franzosen sollte die alte Republik Polen wiederhergestellt werden. Zu den Zusammenkünften,

---

[18]) Polizeihofstelle (P. H.) 1793/310.
[19]) P. H. 1793/366.
[20]) P. H. 1798/882. Die in diesem Bericht genannten Fontaine und Metke sind bei Małachowski nicht zu finden.

„die alle Donnerstage in der Wohnung eines gewissen Metke, gewesenen königlichen Zuckerbäckers, vor sich gingen,... soll sich auch ein gewisser Fontaine, gewesener Leibchirurgus des verstorbenen Königs einfinden." Diese Nachricht wurde am 28. Sept. 1798 an v. Hoym, den Präsidenten der preussischen Kriegs- und Domänenkammer Warschau, weitergeleitet. Eine weitere Verfolgung der aufgezeigten Spur scheint jedoch nicht erfolgt zu sein.

Die nächste Erwähnung findet die Freimaurerei in Galizien erst in einem Bericht des galizischen Guberniums vom 15. Okt. 1805.[21]) Die Polizeidirektionen in Lemberg und Krakau äusserten die Ansicht, dass die Logen schon lange aufgehört hätten und ein Aufleben der Freimaurerei in Galizien nicht zu befürchten sei, weil die alten Mitglieder teils gestorben, teils fortgezogen seien. Die Nachricht einer Strassburger Zeitung, dass in Lemberg 3 Logen beständen, wird damit erklärt, dass „sie diese Anzahl gewiss aus einem alten Verzeichnis abgeschrieben habe, in welchem diese Anzahl vielleicht aufgezeichnet seyn mochte."

Die Zunahme der Berichte über die freimaurerische Tätigkeit in Galizien nach 1810 lässt vermuten, dass die Polizeihofstelle ihren Korrespondenten und Konfidenten eine besondere Wachsamkeit in dieser Hinsicht zur Pflicht gemacht hat[22]). So berichtete der ehemalige Polizeidirektor Persa am 14. Sept. 1810 über freimaurerische Zusammenkünfte in dem an der Grenze Galiziens gelegenen Schlosse Zborow[23]). Eine Bestätigung dieser Meldung oder Ergebnisse weiterer Untersuchungen hierüber sind nicht vorhanden. Im Jahre 1811 gelang es der Polizeihofstelle, die auch im Herzogtum Warschau ihre Korrespondenten hatte, wenigstens einige sichere Unterlagen über die Zahl der dortigen Logen zu erhalten[24]). Als die Polizeihofstelle ferner durch einen Konfidentenbericht aus Przemysl vom 7. Nov. 1811 erfuhr[25]), „dass die Frau Fürstin Czartoryska dem Vernehmen nach sich an die Spitze der weiblichen Freimaurergesellschaft im Herzogtum Warschau, wo der Drang zu dieser geheimen Verbindung dermahlen aus Nachahmungssucht für Frankreich, wo alles was von Bedeutung ist, zu dieser Gesellschaft gehört, sehr zugenommen haben soll, gestellt hat und dadurch den Müttern und Gattinen der höheren Klassen sehr imponiert", befürchtete sie ein weiteres Anschwellen der polnischen umstürzlerischen Umtriebe in Galizien. Um ein Übergreifen des freimaurerischen Einflusses vom Herzogtum Warschau nach Galizien zu unterbinden, befahl der Kaiser am 12. Jan. 1812 „eine stille Aufmerksamkeit auf die Zwecke und Machinazionen der weiblichen Freimaurerey und überhaupt solcher Gattungen geheimer Gesellschaften, die von einer politisch schädlichen Tendenz sind". Wenn der Fürstin beim Besuch ihres galizischen Gutes Sieniawa die Verbreitung und Unterstützung derartiger Gesellschaften nachgewiesen werden könne, solle sie entweder völlig aus den österreichischen Gebieten ausgewiesen oder wenigstens in einen anderen Teil des Staates verwiesen werden. Über die Weiterverfolgung dieses Falls enthalten die Akten der Polizeihofstelle gleichfalls nichts.

Obgleich es also der österreichischen Polizei bis zum Jahre 1812 trotz wiederholter Ansätze nicht gelungen war, die Existenz freimaurerischer Gesellschaften in Galizien und ihren staatsgefährlichen Charakter nachzuweisen, so erhielt ihr langjähriger Verdacht doch wieder neue Nahrung, als die Polizeihofstelle durch einen Bericht ihres Korrespondenten v. Lichtenburg, eines nüch-

---

[21]) P. H. 1805/334. Diese Akte ist sehr beschädigt; nur Bruchstücke lesbar.

[22]) Über die Tätigkeit der österreichen Verwaltung in Galizien in den Jahren 1809 bis 1812 vgl. den auf Grund der Akten des Lemberger Statthaltereiarchivs geschriebenen Aufsatz von Waclaw Mejbaum, Rządy austryjackie w Galicji pomiędzy wojną roku 1809 a 1812 (Biblioteka Warszawska 1910, Bd. IV. S. 21 ff.). Darin auch die vielfältigen Anstrengungen der österreichischen Verwaltungsorgane zur Bekämpfung der Konspirationen zwischen dem Herzogtum Warschau und Galizien behandelt.

[23]) P. H. 1810/1365.

[24]) P. H. 1811/4019.

[25]) P. H. 1812/319. Die Fürstin Czartoryska im „Wykaz" S. 77 Nr. 517 aufgeführt.

ternen und umsichtigen Beobachters, am 30. Juni 1813 erfuhr[26]), dass in der zum Herzogtum Warschau gekommenen Stadt Krakau eine Loge bestände. v. Lichtenburg konnte eine Namensliste ihrer Mitglieder vorlegen. Die Loge zählte danach im ganzen 184 Mitglieder, und zwar 90 Würdenträger und Meister, 39 Gesellen, 47 Lehrlinge, 5 Brüder Künstler und 3 dienende Brüder. Dazu bemerkte v. Lichtenburg: „Die Mitglieder sind zwar unter dem Schutz der russisch-polnischen Regierung. Es ist aber bei dem etwaigen Ausbruch eines Krieges zwischen Österreich und Frankreich leicht möglich, dass einstweilen Kaiserliche Truppen in Krakau einrücken dürften; und auf diesen Fall kennt man wenigstens die Verbindung dieser Individuen untereinander, die hierlandes weit enger und bedrückender als in sonstigen Staaten ist. Die hiesigen Patrioten freuen sich unendlich auf einen Krieg zwischen Österreich und Frankreich, denn sie glauben überzeugt zu seyn, dass Ersteres besiegt und von S. Maj. dem Kaiser Napoleon gezwungen wird, Galizien abzutreten, um das längst projektierte Königreich Polen wieder herzustellen".

Auf Grund dieses Berichts erging an den Gouverneur von Galizien, Graf Goess, die Weisung festzustellen, welche Mitglieder der Krakauer Loge galizische Untertanen seien, welche zur Klasse der sujets mixtes gehörten und welche im Herzogtum Warschau ihren Wohnsitz hätten, Auch sollten die Verbindungen der Krakauer Loge mit auswärtigen Gesellschaften und möglicherweise ihre Affiliationen in Galizien festgestellt werden. Die Ermittlungen zogen sich jedoch bis ins Jahr 1815 hin. Vor allem konnte die Zahl der österreichischen Untertanen unter den Krakauer Freimaurern nicht gemeldet werden, da die sujets mixtes nach Artikel 11 der Konvention vom 3. Mai 1815 bis zum 8. Mai 1816 eine Erklärung abgeben durften, unter welcher Landeshoheit sie in Zukunft dauernden Wohnsitz nehmen wollten. Zur vorläufigen Charakteristik der 184 Mitglieder der Krakauer Loge wurde der Polizeihofstelle mitgeteilt[27]), dass sich darunter 6 angesehene Gutsbesitzer aus dem Gebiet der Krakauer Republik und Kongresspolens, 9 galizische sujets mixtes und 169 kleinere Beamte, Kaufleute und Adlige befänden. Weitere Ermittlungen sind in dieser Angelegenheit von Seiten des galizischen Guberniums nicht erfolgt.

Nach § 40 des Gesetzbuches über schwere Polizeiübertretungen war jedem Inländer der Eintritt in auswärtige Gesellschaften untersagt. Da jedoch die Polizeihofstelle den Verdacht nicht los wurde, dass Untertanen aus Galizien sich in die Krakauer Freimaurerloge aufnehmen liessen, erhielt der kaiserlich-österreichische Kommissar bei der Freistadt Krakau, Graf v. Swerts-Spork, in seiner Instruktion den Befehl, über vorkommende Fälle zu berichten. Am 1. März 1817[28]) meldete er, dass der begüterte Edelmann Goraiski aus dem Kreis Jaroslau sich in die Krakauer Freimaurerloge habe eintragen lassen. „Es ist keinem Zweifel unterworfen, dass die hiesige Loge mit jener in Warschau in Verbindung stehe, dass beide die wesentlichen Ereignisse, die sich in ihnen begeben, wechselseitig mittheilen und dass die Warschauer der hiesigen mit Rath und Tath an Hand zu gehen scheint".

Derartige Meldungen steigerten naturgemäss das allzeit wache Misstrauen der Polizeihofstelle und den Wunsch, den gemutmassten freimauerischen Zusammenkünften in Galizien endlich auf die Spur zu kommen, weil sie hinter denselben landes- und hochverräterische Umtriebe der Polen, vor allem umstürzlerische Konspirationen mit den Logen in Kongresspolen vermutete. Immer wieder griff sie mit Eifer jede verdächtige Spur auf, um eventuell einen Weg in das Labyrinth der gefürchteten polnischen Geheimbünde zu finden. Als man im Jahre 1817 nach dem

---

[26]) P. H. 1813/2727. Über Peter Graf Goess, 1809—1815 Gouverneur vom Galizien, vgl. Biograph. Lex. d. Kaiserthums Österreich, Bd. 5 (Wien 1859), S. 245 f.

[27]) P. H. 1815/4554.

[28]) P. H. 1817/1730. Gorayski aufgeführt im „Wykaz" S. 253. Nr. 4730.

Tode eines gewissen Onuphrius Czajkowski, des Pächters des Gutes Ostrow im Kreise Sambor, in dessen Bibliothek 3 Piecen freimaurerischen Inhalts fand, ordnete die Polizeihofstelle strengste Untersuchung an[29]). Die Ermittlungen ergaben jedoch, dass die gefundenen Stücke aus alten, bereits aufgelösten Freimaurerlogen stammten und kein Beweismaterial für ein Fortbestehen der Freimaurerei in Galizien erbrachten. Allerdings geht aus dem Bericht eines alten Lemberger Beamten (Namen unleserlich) vom 3. Mai 1817 und des ehemaligen Polizeidirektors Persa vom 27. Juni 1817 hervor, dass in den 80-er Jahren des 18. Jahrhunderts in Lemberg 1 polnische und 2 deutsche Logen bestanden haben sollen. 1792 habe in Lemberg nur noch eine deutsche Loge gearbeitet, die sich jedoch wahrscheinlich bis zum Jahre 1795 völlig aufgelöst hat. Stifter der Loge sei ein gewisser Clemens gewesen, der im österreichischen Heere gedient habe und später beim Distriktsamt im Lemberg angestellt gewesen sei. Der Gubernial- und spätere Hofrat v. Beekhen ferner der Gubernialrat und spätere Vicepräsident Graf Gallenberg und der Lemberger Kaufmann Preschel werden als besondere Förderer der Loge genannt. Neben vielen anderen Beamten hätten vermutlich auch die Grafen Brigido und Guicciardi zu den Freimaurern gehört. Um 1786 habe neben den Lemberger Logen eine weitere in Sambor bestanden. In den letzten zwei Jahrzehnten sei in Galizien jedoch sogar das Andenken an die Freimaurerei fast erloschen, aber durch die sich unter französischem Einfluss entwickelnde Logentätigkeit in Warschau wieder geweckt worden. „Das Verlangen, Maurerin zu seyn, theilte sich auch dem weiblichen Geschlechte mit, und unter dem weiblichen Adel wurde es bald zur herrschenden Sitte". Obwohl auch in anderen Berichten das Bestehen freimaurerischer Vereinigungen in Galizien bestritten wurde, benutzte die Polizeihofstelle doch den geschilderten Anlass, um ihren nachgeordneten Stellen aufs Neue grösste Wachsamkeit zur Pflicht zu machen, „da sowohl im Freystaat Krakau als im Königreiche Pohlen so wie selbst in Russland Freymaurer Logen existieren und diese das allen geheimen Seiten eigene Streben nach Proselitenmacherei gewiss auf alle Weise in das durch die Nationalität und Sprache ihm verwandte Galizien auszudehnen trachten werden".

Im Jahre 1819 erfuhr die Polizeihofstelle, dass sich in Warschau eine militärisch-politische Loge gebildet habe. Da sie befürchtete, dass österreichische Untertanen mit ihr in Verbindung treten könnten, erbat sie sich von ihrem Warschauer Korrespondenten v. Lichtenburg nähere Auskunft. In seinem Bericht vom 2. Okt. 1819[30]) beschwichtigte v. Lichtenburg jedoch die Besorgnisse der Polizeihofstelle und bezeichnete es als sehr unwahrscheinlich, dass die militärisch-politische Loge, die für Russland zwar von grosser Bedeutung sei, auf österreichische Untertanen einen bemerkenswerten Einfluss ausüben könne. „Denn selbst die hiesigen gewöhnlichen Freymaurer sollen mit der militärisch-politischen Loge gar nicht das geringste gemeinsam haben; ja letztere soll von ganz anderer Natur und zu ganz anderen Zwecken gegründet worden seyn, indem sie nehmlich nicht blos eine Verbreitung der Freymaurer, sondern die Erwerbung neuer griechisch-slawonischer Unterthanen zur Absicht habe. Man versichert auch, religiöse Gegenstände seien nach der Zeit mit dieser in Verbindung gesetzt worden, weil durch selbe um so leichter und sicherer politische Zwecke erreicht werden können. Da nun diese ursprüngliche Idee der höchsten Person (d. i. Alexander I.) selbst angehören soll, so wird sie hierorts als ein Meisterwerk betrachtet. Die Arbeiten dieser Loge sind mindestens, so viel man

---

[29]) P. H. 1817/965. Ein Onuphrius Czajkowski im „Wykaz" nicht genannt. Dagegen Johann Martin v. Clemens, Oberleutnant im Inf. Regt. Tillier, 1774 als Gründer der Loge „Zu den 3 Standarten" in Lemberg erwähnt (Wykaz S. 246. Nr. 4564). Gubernialrat v. Beekhen, 1777 Mitglied der Loge „Trzech Białych Orłów" in Lemberg (Wykaz S. 240. Nr. 4421). Siegmund Graf Gallenberg, 1777 Mitglied der gleichen Loge (Wykaz S. 252 Nr. 4691). Bankier Johann Friedrich Preschel, 1774 Mitglied der gleichen Loge (Wykaz S. 279. Nr. 5326). Fr. Graf Guicciardi, Unterkämmerer und Gubernialrat, Mitglied von „Trzech Białych Orłów" (Wykaz S. 255 Nr. 4782). Der Name des Grafen Brigido ist in Malachowskis Listen nicht enthalten.

[30]) P. H. 1819/9426.

sich auch bemüht, hierüber nähere und bestimmtere Aufschlüsse zu erlangen, doch bis diese Stunde mit einem undurchdringlichen Schleyer bedeckt und so geheimnisvoll, dass nur unter vier Augen mit halblauten Worten davon gesprochen werden darf. Es wurden bei einem hiesigen Goldarbeiter einige Zeichen für Uhrketten verfertigt, die das Embleme der Loge vorstellen; allein sie verschwanden noch während der Arbeit und ihrer wird nicht mehr gedacht. So viel man weiss, so soll bis jetzt kein Pole, vielweniger ein Fremder, in diese militärisch-politische Loge zugelassen worden seyn, obschon die gewöhnlichen hiesigen Freymaurerlogen von Ministern, Generalen, Senatoren und Staatsräten, Dom-Herren und selbst von einigen Ordens-Geistlichen, dann Künstlern und Handwerkern besucht werden, welch alle unter dem Schutz einer hohen Landesregierung stehen. Es bestehen in Warschau 9 Freymaurerlogen, und zwar 6 polnische, 2 deutsche und 1 französische. Alle hiesigen Logen dürften 1500 Mitglieder zählen. Der Meister vom Stuhl der französischen Loge ist der Abbé Trevel, ein ehemaliger Emigré".

Aufs Neue beschäftigte sich die Polizeihofstelle mit den Warschauer Freimaurern, als v. Lichtenburg am 15. Juni 1820 aus Warschau einen Ergänzungsbericht einsandte[31]). Er meldete: „Die hiesige militärisch-politisch-religiöse Freymaurerloge zur Vereinigung aller Slawonier hat durch die Aufnahme polnischer Generale einen Zuwachs erhalten, was bisher der Fall nicht war. Ihre Correspondenz leitet der Graf Capo d'Istria". Auf Grund dieses Berichts erhielt v. Duchet, der österreichische Generalkonsul in Warschau, am 24. Juni 1820 den Auftrag, sich „möglichst genaue und verlässliche Kenntnis von den geheimen Bemühungen dieser Freymaurer Loge, von ihren Verzweigungen und von dem Umfange ihrer Wirksamkeit zu verschaffen und zu berichten, inwiefern auch etwa österreichische Unterthanen von den verschiedenen slavischen Stämmen aus dem Civil-, Militär- oder geistlichen Stande, insbesondere aber aus Galizien oder Ungarn, daran teilnehmen oder zum Beitritte bearbeitet werden". In seinem Bericht vom 31. Juni 1820[32]) suchte der Generalkonsul jedoch die Befürchtungen der Polizeihofstelle durch die Feststellung zu zerstreuen, „dass die Freimaurerloge der vereinigten Slaven (la réunion des Slaves) hier keinerdings für eine von den andern Maurerlogen durch besondere Gesetze oder einen abgesonderten Zweck unterschiedene Anstalt angesehen wird, sondern gleich allen andern hier befindlichen unter der gemeinschaftlichen Oberleitung des Grossmeisters Grafen Stanislaus Potocki, Minister des Kultus und des öffentlichen Unterrichts, steht.... Allerdings sind die meisten russischen und polnischen Generale, dann Stabsoffiziere und selbst der Grossfürst Konstantin Mitglieder derselben, aber von dem Glauben an einen heimlichen Zweck derselben, welcher z. B. die Vereinigung aller slavischen Völkerstämme seyn könnte, habe ich auch nicht die geringste Spur entdeckt. Vielmehr weiss ich bestimmt, dass gegenwärtig sowohl diese Loge als die meisten übrigen alle ihre sogenannten Arbeiten eingestellt, d. i. ihre Säle geradezu geschlossen haben und dass gar keine Versammlungen statthaben". Duchet erklärte das Nachlassen der freimaurerischen Tätigkeit in Warschau aus inneren Zwistigkeiten, die sogar zu Vorstellungen beim Kaiser Alexander geführt hätten. „Versuche einer Reform des Rituals" und „die Absicht der Einführung einer Art militärischer Subordinazion" hätten den allgemeinen Widerspruch hervorgerufen, wenn auch Einzelheiten über die von Capo d'Istria beeinflusste Reform nicht zu erfahren wären. „Indessen habe ich doch so viel mit Gewissheit vom Geiste der öffentlichen Meinung aufzufassen vermocht, dass ich verbürgen kann: eine aufrichtige und etwas allgemeinere Verengung der Polen und Russen werde, auch wenn das Mittel der freimaurerischen Verbrüderungen zu Hilfe genommen wird, nie zu Stande gebracht werden. Weder von Seiten der Russen, noch von Seiten der Pohlen ist die von der Politik gebotene Anhänglichkeit redlich und zwanglos, vielmehr spricht sich bei jeder Gelegenheit,

[31]) P. H. 1820/4899.
[32]) ebda.

wo eine freiere Äusserung thunlich ist, gegenseitig eine entscheidende Abneigung und ein sich sorgfältig konservierender Separatismus aus. Der Kaiser selbst wird zwar allgemein und man kann sagen von allen Ständen geliebt; auch dem Grossfürsten ist es, ungeachtet seine Impetuosität manchmal parziellen Tadel aufregt, gelungen, sich durch seine bewunderungswürdige und unermüdete Tätigkeit, Ordnungsliebe und gänzliche Hingebung für den Dienst allgemein Achtung... zu erringen. Aber die russische Nation wird für die Pohlen nie ein Gegenstand von Liebe werden können, so wenig als die Nazion der Pohlen jemals den Russen aufrichtige Anhänglichkeit abgewinnen wird.... Anscheinend müssen diese Nazionen freilich sich wie Verbrüderte betragen; aber bey näherer Betrachtung findet man die gegenseitigen Stellungen jederzeit sehr kenntlich geschieden, und ohne Zweifel bestehen auch in den Freimaurerlogen keine andern Verhältnisse".

Im ganzen gab es nach dem Bericht Duchets in Warschau 10 Logen: 1. Der grosse Orient in Pohlen, 2. Isis, 3. die vereinigten Pohlen, 4. die vereinigten Slaven, 5. Kasimir der Grosse, 6. der Tempel Minervens, 7. Astrea, 8. le Bouclier du Nord, 9. Eleusis, 10. der Tempel der Eintracht[33]). In Nr. 8 wurde im Ritual die französische, in Nr. 9 und 10 die deutsche Sprache gebraucht. „Die russischen Militärs befinden sich vorzüglich in Nr. 4; die polnischen Generäle und höheren Offiziers sind jedoch keinerdings ausschliessend in dieser, sondern häufig genug auch in andern Logegen eingebrüdert. Alle höheren Civil- und Militärbeamten, gewis nur äusserst wenige und vielleicht gar keine ausgenommen, sind Maurer, und der grösste Teil der gebildeten jungen Männer gehört der französischen Loge Nr. 8 an. Wie ich gehört habe, setzen nur diese und die zwey deutschen Logen, zu welchen vorzüglich der ansehnliche hiesige deutsche Handelsstand gehört, ihre Versammlungen fort, und alle übrigen halten ihre Säle geschlossen". Das einzige, was Duchet über die Ursachen für die Schliessung der Warschauer Logen erfahren konnte, war, dass anlässlich einer Generalversammlung der Logen vor 2—3 Monaten lebhafte Diskussionen und Mishelligkeiten entstanden seien, in deren Mittelpunkt der Divisionsgeneral Rożniecki[34]) stehen sollte. Am 30. Sept. 1820 erhielt Duchet den Befehl, die Logen, vor allem die der vereinigten Slawen, weiter im Auge zu behalten und festzustellen, „ob, von wem und in welcher Tendenz sie bei Anlässen aus den Zeitereignissen einen besonderen Impuls erhalten". Ein weiterer Bericht Duchets ist jedoch in den Akten nicht zu finden.

Am 26. Nov. 1820 bat Metternich die Polizeihofstelle[35]) um die Zusammenstellung des vorliegenden Materials über Freimaurer und geheime Gesellschaften in Polen und Russland, weil er es dem russischem Kaiser vortragen möchte. „Der russische Kaiser legt den höchsten Werth auf die Umtriebe, welche sich unter dem Deckmantel der geheimen Gesellschaften verbergen. Es ist dies ein Terrain, auf welchem viel Gutes möglich werden dürfte, und welches uns eine grosse Kraft gibt, um auf ihn direkt einzuwirken und ihn über manche früher gehegten leidigen Ansichten zurückzuführen". Da auch diese Akte nur bruchstückhaft erhalten ist, lässt sich nicht feststellen, wie die Polizeihofstelle diesem Befehl nachgekommen ist.

Im Jahre 1820 wurde der Polizeihofstelle angezeigt[36]), dass Freimaurerakten aus dem Nachlasse des verstorbenen Appellationssekretärs Łukiewicz in der St. Sophienkapelle in Lemberg verborgen seien. Die angestellten Ermittlungen bestätigten diese Anzeige. Man fand ausser Zere-

---

[33]) Die unter Nr. 1—9 aufgeführten Logen sind in Małachowskis „Wykaz" enthalten. Eine Loge „Tempel der Eintracht" führt M. für Warschau nicht an, dagegen für Posen (Wykaz S. 54. Nr. 231).

[34]) Über Rożniecki vgl. „Wykaz" S. 185/Nr. 3171.

[35]) P. H. 1820/4899.

[36]) P. H. 1823/8834. Łukiewicz und Gebsattel im „Wykaz" nicht aufgeführt. Die verdächtigten Czerwiński und Hartmann sind mit den im „Wykaz" genannten kaum identisch.

moniengeräten der Freimaurer zwei auf Pergament ausgefertigte Freimaurerdiplome, das eine die Errichtung der Freimaurerloge in Lemberg, das andere die Ernennung des verstorbenen Joh. Łukiewicz zum Meister betreffend; ferner zwei gedruckte Verzeichnisse mehrerer Mitglieder der Freimaurerloge in Wien; zwei geschriebene Verzeichnisse der Mitglieder der Loge in Lemberg; ein Protokollbuch über die Freimaurerverhandlungen in polnischer Sprache. Nach Meinung der Polizeidirektion handelte es sich um den Nachlass der längst aufgelösten Lemberger Loge, da von den in den Mitgliederlisten enthaltenen Personen die meisten schon längst verstorben waren. Mit dieser Auskunft gab sich die Polizeihofstelle jedoch nicht zufrieden, sondern verlangte gründlichere Untersuchung, die dann auch angestellt wurde, aber nichts zu Tage förderte.

Am 9. Juli 1822 erstattete jedoch der Lemberger Polizeioberkommissar Sicard einen Bericht, in dem er erneut mitteilte, dass in Lemberg eine Loge bestehe, die ihren geheimen Sitz in dem sogenannten Sophienwäldchen bei Lemberg habe. Als deren Meister vom Stuhl nannte er einen pensionierten Appellationsrat oder Landrat namens Czerwiński. Und da er in seinem Bericht gleichzeitig den Verdacht aussprach, „ob in Galizien nicht eine grosse Parthey bestehen mag, welche sich entweder zu dem benachbarten Colosse hinneigt oder die Hoffnungen der Wiederauflebung der pohlnischen Krone im Stillen nährt", befahl die Polizeihofstelle am 15. August 1822 dem Fiskaladjunkten v. Festenburg, „dass Sie diesem Gegenstande, dessen Bedeutenheit, zumal unter den gegenwärtigen Conjuncturen, Sie nicht verkennen werden, Ihre volle Aufmerksamkeit widmen und mit Anwendung aller ordentlichen, in Ihrem Bereiche gelegenen Mittel und ohne Rücksicht auf pecuniären Aufwand Ihre Bestrebung dahin richten möchten, die Existenz jenes Winkel Klubbs, seinen Umfang, seine Wirksamkeit und die Theilnehmer desselben ausser Zweifel zu stellen". Am 11. Sept. 1822 erstattete v. Festenburg über die „hochwichtige Angelegenheit" der Polizeihofstelle Bericht. Nach einer knappen Skizzierung der Freimaurerei in den ersten zwei Jahrzehnten der österreichischen Verwaltung in Galizien fasste er seine Ansicht für die Gegenwart dahin zusammen, dass ein Teil des jungen Landadels sich bei seinen Reisen nach Kongresspolen, Russland und ins sonstige Ausland sicherlich in Freimaurerlogen habe aufnehmen lassen. Er war sich jedoch der Unsicherheit und Fragwürdigkeit seiner Behauptungen durchaus bewusst. Denn „so sehr sich das Gesagte richtig folgern und wohl mehr als muthmassen lässt, so schwer wird es doch, die Individuen mit Gewissheit zu bestimmen, welche diesem Vereine angehören, weil das tiefeste Geheimnis über der Sache ruht und jetzt mehr als jemahls bewahret wird. Es wird daher kaum mehr als durch Combinationen thunlich werden, hierüber einige Aufschlüsse zu erhalten". Auch die Nachforschungen über den in der Anzeige genannten Czerwiński verliefen erfolglos, da es in Lemberg einen pensionierten Appellationsrat dieses Namens nie gegeben hatte und zwei andere Personen gleichen Namens nicht in Frage zu kommen schienen. Dagegen wurden der Kreiskommissar des Kreises Zloczów v. Gebsattel und der Lemberger Kaufmann Hartmann als der Freimaurerei verdächtig bezeichnet.

Das Ergebnis weiterer Fahndungen nach „Freimaurern und Bündler" legte v. Festenburg der Polizeihofstelle am 4. Nov. 1822[37]) vor. Es war wie alle bisherigen Ermittlungen wenig befriedigend, da keine Beweise erbracht werden konnten. 10 Personen wurden als verdächtig aufgeführt: 1. Graf Franz Potocki, Sohn des Grafen Vinzenz Potocki, Erbherr von Brody; 2. Cichowski, ein Sohn des russischen Senators Severin Potocki, den dieser mit seiner nachmaligen Gattin noch vor der eingegangenen ehelichen Verbindung gezeugt hatte; 3. Johann v. Uruski, Gutsbesitzer im Zloczower Kreis; 4. Wenzel Graf Rzewuski; 5. Vinzenz Zagórski zu Czechi im Zloczower Kreis; 6. Dluski, Oberst in russ. Diensten, Pächter der Herrschaft Markopol im Zloczower

[37]) P. H. 1823/8834.

Kreis; 7. Johann Singer v. Wyszogórski; 8. Johann Kapistran Miączyński, Sohn eines galizischen Salinenbeamten in Lemberg; 9. Karl Graf Łoś; 10. Kajetan Wierzchowski[38]).

Die von der Polizeihofstelle angeordneten Überwachungen erbrachten ebenso wenig eine Bestätigung dieses Verdachtes wie alle bisherigen Bemühungen. Nach Durchsicht der im Wiener Archiv des Ministeriums des Innern erhaltenen Polizeiakten muss deshalb zusammenfassend festgestellt werden, dass die Polizeihofstelle niemals einen Beweis für das Weiterleben freimaurerischer Verbände in Galizien nach dem Verbot Josephs II vom Jahre 1785 hat finden können. Zwar liegt die Mitarbeit österreichischer Untertanen in Freimaurerlogen des Herzogtums Warschau und später der Freistadt Krakau und Kongresspolens durchaus im Bereich der Möglichkeit und ist von den Polizeiorganen in Galizien wiederholt behauptet und auch glaubhaft gemacht worden. Zu klaren Ergebnissen ist die Polizeihofstelle jedoch anscheinend nie gelangt. Eine Geschichte der polnischen Geheimbünde und der konspiratorischen Tätigkeit des polnischen Adels in Galizien, die auf Grund der Polizeiakten des Wiener Archivs des Ministeriums des Innern geschrieben werden könnte, würde aber gewiss noch manchen Hinweis auf die Bedeutung der polnischen Freimaurerlogen für die Stärkung des nationalen Widerstandes der Polen über die Staatsgrenzen hinweg erbringen.

[38]) Von den 10 Namen bei Małachowski nur Karl Graf Łoś („Wykaz" S. 140. Nr. 2106) zu finden.

B U C H B E S P R E C H U N G E N

Peter-Heinz Seraphim, Das Judentum im osteuropäischen Raum. — Essen: Essener Verlagsanstalt 1938, 736 S.

Durch die politische Entwicklung der letzten zwei Jahre ist die Ostjudenfrage zu einem Ordnungs- und Verwaltungsproblem des Grossdeutschen Reiches geworden und beschäftigt heute weit über die Wissenschaft hinaus die verschiedensten im Ostraum tätigen Dienststellen. Die meisten von ihnen ständen dem Ostjudentum als einer amorphen, unfassbaren Masse gegenüber, deren geschichtliches Werden und augenblickliche wirtschaftliche, soziale, kulturelle und politische Gliederung und Bedeutung ihnen im Rahmen ihres jeweiligen Arbeitsgebietes unverständlich und undurchdringlich erscheinen müsste, wäre nicht das obige Werk als eine Art von Handbuch der Ostjudenfrage zur rechten Zeit geschrieben worden. Nichts beweist die wissenschaftliche und politische Notwendigkeit, der dieses Werk seine Entstehung verdankt, wohl mehr als gerade diese Tatsache seiner augenblicklichen praktischen Unentbehrlichkeit.

Die gewaltige Arbeitsleistung des Verfassers des 736 Seiten starken Buches kann nur derjenige voll würdigen, der die Schwierigkeiten sprachlicher und technischer Art, die einer deutschen Ostjudenforschung entgegentreten, selbst erfahren hat. Denn abgesehen von der Tatsache, dass die meisten wissenschaftlichen Untersuchungen des Ostjudentums von Juden in nichtdeutscher Sprache geschrieben sind, verlangt die Vielgestaltigkeit des Problems vom einzelnen Forscher eine so vielseitige methodische Schulung und ein so vielschichtiges Wissen, dass synthetische Arbeiten vom Format und Gehalt des vorliegenden Werkes nur als Frucht einer langjährigen intensiven Kleinarbeit möglich sind. So haben denn auch die Vielseitigkeit des Problems und die methodischen Anforderungen einerseits, das naturgemäss begrenzte Mass von Arbeitskraft und die spezielle fachliche Vorbildung des Verfassers andererseits den Aufbau und Charakter dieses Werkes bestimmt. Es darf allerdings von vornherein festgestellt werden, dass eine Überschau entstanden ist, die ebenso durch die Menge des verarbeiteten Stoffes erdrückt, wie sie durch die Fülle neuer Gesichtspunkte und Fragestellungen überrascht und besticht. Überhaupt liegt das Hauptverdienst des Verfassers nicht in der Erschliessung und Ausschöpfung neuer Quellen, sondern in der neuen Sicht und Ordnung der zum grössten Teil von jüdischen Wissenschaftlern zusammengetragenen, bereits bekannten Forschungsergebnisse. Die riesigen Ausmasse des behandelten Themas haben dem Verfasser nur bei der Behandlung der Geschichte und Zustände des Ostjudentums im 20. Jahrhundert gestattet, auf Urmaterial zurückzugreifen.

Bei seiner langjährigen Beschäftigung mit Sozial- und Wirtschaftsproblemen des ehemaligen polnischen Staates und des weiteren osteuropäischen Raumes musste der Verfasser zwangsläufig immer stärker mit dem Ostjudentum als wirtschaftlichem Faktor bekannt werden. Eine Ausweitung der anfangs rein wirtschaftlichen Fragestellung zu einer umfassenden „historisch-soziologisch-ökonomischen Analyse des ganzen osteuropäischen Judenproblems" wurde jedoch in dem Augenblick zur Notwendigkeit, als mit der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus die Judenfrage in das Stadium eines kompromisslosen und für das Reich und die unter seiner Machthoheit stehenden Gebiete zur grundsätzlichen Entscheidung gestellten Problems trat. Eine streng wissenschaftliche Ergründung des Judentums im osteuropäischen Raum, eines der wichtigsten Wohngebiete des Weltjudentums, ist damit dringendes Bedürfnis geworden. Diese hat der Verfasser in seinem Buch in kaum übertreffbarer Weise gegeben.

Der Verfasser gliedert sein Buch in 5 Hauptteile: 1. Hauptzüge der Geschichte der Juden in Osteuropa bis zur Teilung des polnischen Reiches. 2. Die Juden in Osteuropa im 19. und 20. Jahrhundert. 3. Gliederung und Verteilung der Juden im osteuropäischen Raum. 4. Die Juden und das Geistesleben in Osteuropa. 5. Die Juden im Wirtschaftsleben Osteuropas. Die beiden ersten Teile haben in der Gesamtkomposition des Buches eine vorbereitende Funktion und sollen den Leser mit jenen Hauptzügen und Wendepunkten der Judengeschichte Osteuropas vertraut machen, die zum Verständnis der Gegenwartsprobleme unbedingt nötig sind. Von den zahlreichen neuen Gesichtspunkten des Verfassers scheinen mir die Ausführungen über die tieferen Gründe der jüdischen Ostbewegung (S. 27 f.) besondere Erwähnung zu verdienen. Die Wanderung der Juden vom Westen nach dem Osten wird nicht allein (wie auf jüdischer Seite fast ausnahmslos) aus den zahlreichen Judenverfolgungen in Westeuropa und Deutschland erklärt, sondern aus der Verlagerung des damaligen Welthandels und Weltverkehrs (S. 28). „Wir sahen, wie die Juden im ersten nachchristlichen Jahrtausend mit weitem kaufmännischen Blick die Knotenpunkte und Hauptetappen der wichtigsten osteuropäischen Welthandelsstrassen besetzt hatten. Bei der neuen Konstellation waren sie vom nördlichen Wege des Osthandels durch die Hanse, vom mittelmeerischen Levantehandel durch die Genuesen und Venetianer ausgeschaltet, abgesehen davon, dass den Juden der ausgesprochene Seehandel traditionsgemäss nicht lag. Es blieb als grosse Chance die Besetzung des dritten Ostweges, des landwärtigen nach und durch Polen-Litauen. Eine Handelsstellung in Polen-Litauen — es brauchte nicht einmal immer der Grosshandel selbst zu sein, auch das häufig noch ertragreichere, fast immer sichere Finanzierungsgeschäft des Fernhandels an seinen Hauptknotenpunkten lockte die Juden sogar noch mehr — bedeutete für die Juden den Erwerb der Schlüsselposition für einen bedeutsamen Teil des damaligen Welthandels". Bemerkenswert ist auch die richtige Feststellung des Verfassers, dass der

weitgehende Schutz der Juden durch die Privilegien, denen nur eine unbedeutende Anzahl von Beschränkungen entgegenstand, sie in Polen während des Mittelalters zu einer „bevorrechteten Klasse" gemacht hat (S. 34 ff.). Überhaupt ist dieser Flug durch die Geschichte des Ostjudentums für den Historiker reich an Anregungen und trägt dazu bei, auf die Lücken aufmerksam zu machen, die von der arischen Forschung noch gefüllt werden müssen, ehe nach Jahren eine umfassende Gesamtgeschichte des Ostjudentums geschrieben werden kann.

Auf die folgenden Hauptteile auch nur auswahlweise einzugehen, würde das gleiche bedeuten, wie eine eigene Broschüre zu schreiben. Hier analysiert der Verfasser in vorbildlich klarer Weise die Struktur des heutigen Ostjudentums und führt den Leser sicher und zielbewusst durch ein Gewirr von Zahlen, in dem sich die überragende Rolle des Ostjudentums als biologischer Gruppe sowie im Geistesleben und in der Wirtschaft der osteuropäischen Länder widerspiegelt. Weit ist der Bogen gespannt von den baltischen bis zu den südkarpatischen Ländern, von Oberschlesien bis Birobidschan. Das Schwergewicht der Betrachtung aber liegt auf dem ehemaligen Polen und dem europäischen Russland. Statistische Tafeln im Text, Diagramme, Karten und Skizzen und eine mannigfaltige Auswahl von Bildern erleichtern die Lektüre dieses schwierigen Buches. Eine 25 Seiten starke bibliographische Übersicht der vom Verfasser benutzten Literatur (zum grössten Teil jüdischer Autoren) und 24 Seiten statistische Gesamtübersichten über die Juden im osteuropäischen Raum ergänzen die Darstellung in sehr nützlicher Weise.

So besitzen wir heute ein Werk, das das Wissen um die Juden im osteuropäischen Raum in einer grossen Zusammenschau erfasst und der deutschen Wissenschaft als Basis zahlreicher Einzelforschungen dienen kann, durch die manche neue intuitive Sicht des Verfassers erst ihren vollgültigen und unumstösslichen Unterbau und die notwendige Ergänzung erhalten wird.

Josef **Sommerfeldt,** Krakau

Judenviertel Osteuropas. Die Juden zwischen Ostsee und Schwarzem Meer. Herausgegeben von Hans **Hinkel.** — Berlin: Volk und Reich Verlag 1939. 151 S.

Die Vielgestaltigkeit des osteuropäischen Judentums macht es jedem Nichtspezialisten, mag er auch sonst mit der allgemeinen Geschichte Ost- und Südosteuropas hinlänglich vertraut sein, schwer, einen knappen, aber zuverlässigen Überblick über dieses gewaltige Problem zu gewinnen. Diese erkannte Schwierigkeit zu beseitigen, ist der Zweck auch dieses Sammelwerks. Neben drei einführenden Aufsätzen über Deutschland und die Juden (H. Hinkel), die Juden und die bodenständigen Völker (K. C. von Loesch) und die Rolle der Juden bei der Formulierung der Minderheitenschutzverträge (H. Raschhofer) enthält der Sammelband Beiträge von Sachkennern über die Judenfrage in den einzelnen osteuropäischen Staaten. Unter bewusstem Verzicht auf einen wissenschaftlichen Apparat werden dem Leser die notwendigsten historischen Daten, Gesetze und statistischen Zahlen vermittelt und damit ein in sachlicher Sprache geschriebenes Einführungsbuch über die Judenfrage in Russland (R. Maurach), Finnland (R. V. Linnala), den baltischen Staaten (Turris), dem ehemaligen Polen (P. H. Seraphim), in den Ländern der ehemaligen Tschechoslowakei (W. Mühlberger) und Rumänien (K. H. Theil) in die Hand gegeben. Beiträge über die Judenfrage im ehemaligen Österreich, im ehemaligen Jugoslawien und in Bulgarien hat F. Riedl beigesteuert. Kartenskizzen und Bildmaterial unterstützen den Zweck des Buches in bester Weise.

Josef **Sommerfeldt,** Krakau

Peter-Heinz Seraphim, Die Bedeutung des Judentums in Südosteuropa. — Herausgegeben von der Deutschen Informationsstelle. — Berlin: Im Selbstverlag des Herausgebers 1941. 88 Textseiten, 10 Bildseiten als Anhang.

In dieser Broschüre will der Verfasser, trotz der von ihm im Vorwort zugestandenen Lückenhaftigkeit, Unzuverlässigkeit und Unzulänglichkeit des statistischen Materials über die Juden in den südosteuropäischen Staaten, in einer „Studie" eine Ergänzung zu seiner grossen Arbeit über die Juden im osteuropäischen Raum geben. Die dem Verfasser voll bewussten Schwierigkeiten dieses Versuchs, die durch die Gebietsveränderungen zwischen den Staaten Südosteuropas eine besondere Steigerung erfahren haben, lassen ihn seine statistischen Angaben nur als „Annäherungswerte" bezeichnen, „die nur eine gewisse Grössenvorstellung ermöglichen sollen". Dieser beabsichtigte Zweck ist dem Verfasser auch in anerkennenswerter Weise gelungen. Allerdings macht der fast vollständige Verzicht auf wissenschaftliche Quellenangaben die Arbeit für den Wissenschaftler nur bedingt benutzbar, so dass das Bedürfnis einer gründlichen Untersuchung und einer fundierten Darstellung der Judenfrage in den südosteuropäischen Staaten nach wie vor nicht befriedigt ist.

Josef **Sommerfeldt,** Krakau

Franz Meltzer, Die Ostraumpolitik König Johanns von Böhmen. Ein Beitrag zur Ostraumfrage im 14. Jahrhundert. — Beiträge zur mittelalterlichen und neueren Geschichte, herausgegeben von Friedrich Schneider, Bd. 12. — Jena: Verlag Gustav Fischer 1940. XXXII und 406 S.

Möge man an das Menschenproblem „König Johann von Böhmen" wie immer herantreten, stets ist ein solches Beginnen willkommen und stets wird es, wenigstens für die nächste Zeit, Stückwerk bleiben, weil wir es da mit einer Persönlichkeit zu tun haben, die so viele

Elemente, so viele Wünsche und so viele Interessen in sich schloss, dass ein einzelner Forscher bei der bisherigen Quellenlage kaum alles richtig aufzugreifen und zu kennzeichnen vermag. Der Verfasser bietet eine Lebensbeschreibung des Königs und fasst lediglich die an der Westgrenze des Reiches und in Italien handelnden Partien kurz oder lässt sie mitunter ganz fort. Die Art der Schilderung der Ereignisse im Reich und an dessen Ostgrenze bedeutet eine Bereicherung für die Geschichtswissenschaft; die Kenntnis und Heranziehung von Fachschrifttum und gedruckten Quellen sind in der Tat kaum zu überbieten, wenn auch eine ausgiebigere Einsichtnahme in noch Ungedrucktes mancherorts der Darstellung vielleicht dienlich gewesen wäre.

Nach aufmerksamer Lesung des Buches fragt man sich, warum in dessen Titel von der „Ostraumpolitik" des Königs die Rede ist. Das Buch bringt unbedingt mehr, als der Titel in Aussicht stellt, die Ausrichtung auf die „Ostraumpolitik" ist nicht immer ohne weiteres erkennbar. Der Verfasser scheint dessen selbst innegeworden sein, dass der Stoff bei der Ausarbeitung den ihm gesetzten Rahmen gesprengt hat, denn er mahnt bei einem abschliessenden Urteil über Johanns Ostraumpolitik zur Vorsicht. Wie bisher ist auch dieser Versuch, einen bestimmten Sektor aus dem Leben und der Existenz des Königs herauszugreifen, an der Vielseitigkeit und dem Ineinandergreifen der mit diesem König zusammenhängenden Geschehnisse gescheitert. Und trotzdem ist die Geschichtswissenschaft für jeden Versuch dankbar, das Tatsachengewirr um Johann zu ordnen und aus ihm Leitmotive herauszulesen. Gewiss, die endgültige Erwerbung Schlesiens, die Hilfeleistungen für den Deutschen Orden, das Paktieren mit Polen sind Kennzeichen einer „Ostraumpolitik", aber sie nehmen im Leben des Königs und somit auch in Meltzers Buch einen allzu geringen Raum ein, als dass man von ihnen als von einem ganz besonderen politischen Anliegen sprechen könnte, dem der König zeit seines Lebens aussergewöhnliche Sorgfalt gewidmet hätte. Er war zumindest gerade so stark an der Innenpolitik des Reichs sowie an den westrheinischen Dingen beteiligt.

Bei der Charakterisierung der Mit- und Gegenspieler König Johanns wäre manchmal ein stärkeres Festhalten an den historischen Gegebenheiten am Platz gewesen. Der Polenkönig Kasimir, der päpstliche Legat Jakob von Cahors, Markgraf Karl sind gut gezeichnet, Kaiser Ludwig der Bayer ist jedoch meines Erachtens zu abfällig beurteilt worden. Der Kaiser hat sich unkaiserlich benommen, aber man muss ihm seine unerquickliche Lage sowie die Sympathien zugute halten, die die breiten Schichten des deutschen Volkes für ihn hegten; und schliesslich ist es fraglich, ob König Johann an seiner Stelle anders, lobenswerter gehandelt hätte.

Dr. Emil **Schieche**, Prag

Kurt Gerlach, Die Dichtung des deutschen Ostens Berlin: 1941, Junker und Dünnhaupt.

In grosszügigem Aufriss wird die deutsche Leistung des Ostens auf literarischem Gebiet dargeboten. Der Versuch, auf rassischer Grundlage den Menschen und sein Werk zu deuten und zu erklären, wird zwar aus unserer heutigen Weltanschauung heraus als Notwendigkeit empfunden, ist aber doch noch als neuer Weg zu werten. Es hat aber den Anschein, als habe der Verfasser die von der bisherigen Literarhistorik erhobenen Verdächtigungen über die schlesischen Dichter, aufgrund ihres Namens oder Herkunftsortes an das Polentum gebunden zu sein, einfach übernommen und dies als Ergebnis einer auf rassischer Grundlage erfolgten Untersuchung dargestellt. Das ist strikt abzulehnen damit sich in dieser neuen Wertung keine solch blutleeren Konstruktionen einnisten können.

Der Gedanke, das Rokoko aus dem Barock zu lösen und als eigene literargeschichtliche Epoche zu bewerten, ist zwar nicht neu, bleibt aber auch in diesem Werk, da gediegene und umfangreiche Vorarbeiten fehlen, lediglich ein tastender Versuch, wenn auch das Herausschälen einiger Stilelemente des Rokoko als geglückt zu bezeichnen ist. Als völlig misslungen ist die Charakteristik von Johann Christian Günther anzusehen. Es ist ein Zurücksinken auf den Stand vor dem Erscheinen der Johann Christian Günther Biographie von der Handel-Mazzetti.

Die Bedeutung von Gottsched, Lessing, Hamann und Herder ist, im Grossen gesehen und trotz mancher Bedenken, durchaus erkannt und richtig gewertet.
Die abgerundetste Leistung bietet das XI. Kapitel, S. 148—177, in der Würdigung von Kleist. Diese Studie kann von keinem wegen ihrer Eindringlichkeit, der Tiefe und Weite der Aspekte übergangen werden. Über Kleists „ostelbisch-preussisches Erbe", wie es Gerlach formuliert, ist noch nicht das letzte Wort gesprochen. Die weitere Darstellung der deutschen Dichtung im Osten über Schenkendorf, Arndt, Arnim, Werner, Hoffmann, Eichendorff, Alexis und Fontane bietet manche neue Wertung, die nicht unwidersprochen hingenommen werden wird. Manche kühne Kombination wird erst durch genaueste Überprüfung auf den tatsächlichen Gehalt erhärtbar sein.

Das Schlusskapitel „Die volkhaften Dichter der jüngsten Zeit" umreisst in knappen Strichen die gegenwärtige Situation. Allzu subjektive Urteile werden der Leistung manches Dichters nicht gerecht. Im allgemeinen, und das ist das Entscheidende, entspricht die Wertung auch der wirklichen Bedeutung.

Abschliessend: So unterschiedlich das Werk im Einzelnen auch ist, so kann man an ihm doch nicht vorübergehen. Das Neue in der Auffassung und Bewertung zwingt zu eingehender Beschäftigung mit dem Stoff. Das aber ist das Entscheidende und darin liegt die eigentliche Leistung.

Dr. Helmut **Werner**, Krakau

Das deutsche Weichselland, ein Bildbericht, herausgegeben vom Deutschen Auslands-Institut. Berlin: Volk und Reich Verlag 1940.

Das kleine Bändchen bringt in Wort und Bild von neuem den Beweis für die Tatsache, „dass das deutsche Volk auf den Weichselraum ein unantastbares geschichtliches Recht hat". Auf 20 Seiten Text von Wilhelm Gradmann mit 5 Karten aus dem Volk und Reich Buch „Deutschland und der Korridor" wird von der germanischen Landnahme der vorgeschichtlichen Zeit über die grosse mittelalterliche Kolonisations- und Kulturepoche bis zur Durchdringung des Raumes durch die „Niederungen" an der Weichselmündung und im Wartheland, durch die mitteldeutschen Tuchmacher im Litzmannstädter Gebiet und die deutschen Bauern, die das Cholmer und Lubliner wie die karpatischen Lande kultivierten, wieder einmal kurz und spannend das Dreiakt-Drama deutscher Geschichte im Weichselgebiet vor Augen geführt, in deren Schlussakt wir eingetreten sind: „Die grosse deutsche geschichtliche Sendung im Osten wird ihrer Erfüllung und Vollendung entgegengehen".

In 68 gut ausgewählten Aufnahmen wird im Bildteil der Gang deutscher Geschichte im Weichselland mit Zeugen deutscher Leistung und deutschen Blutes anschaulich belegt. Das Bändchen hat sich gewiss schon einen grossen Kreis von Freunden gewonnen.

Dr. Hans **Graul,** Krakau

Otto Kletzl, Peter Parler der Dombaumeister von Prag, Leipzig: Verlag Seemann 1940. 72 S., 69 Abb. 4°.

Das Schwergewicht des Buches liegt auf den ausgezeichneten, ganzseitig wiedergegebenen Abbildungen. Sie stammen vom Verfasser selbst, der seit Jahren an Photokampagnen des Marburger Kunstgeschichtlichen Seminars in Böhmen-Mähren, im Baltikum und in der Slowakei mitwirkte und als Architekt und Sudetendeutscher zur Darstellung des Parlerschen Werkes besonders berufen ist. Das Buch erscheint deshalb als notwendige Ergänzung des Parler-Buches von K. M. Swoboda, dessen Aufnahmen leider viel zu wünschen übrig lassen. Der sehr gedrängte, aber auf dem neuesten Forschungsstand basierende Text würdigt das Schaffen des Meisters in seiner genialen Verbindung von Ingenieur, Baumeister und Bildhauer. Als Erbauer der Prager Kralsbrücke und des Veitsdoms war es ihm vergönnt, einer ganzen Hauptstadt des spätgotischen Europa das Gesicht zu geben. In dem lichterfüllten, netzgewölbten Chor des Veitsdomes bricht er der malerischen Raumauffassung der deutschen Spätgotik Bahn. In den Grabmälern und den berühmten Triforiumsbüsten gestaltet er, ein halbes Jahrhundert vor Donatello, monumentale Bildnisse von eindringlichem Realismus. Seine revolutionierende Kunst durchdringt bis Wien und Krakau den Ostraum. — Auf der letzten Seite des Buches finden sich wertvolle Detailangaben zu den Bildern.

Dr. Ewald **Behrens,** Krakau

Josef Pfitzner, Das tausendjährige Prag. Bayreuth: Gauverlag Bayerische Ostmark 1940. 128 Seiten, 86 Abb. 8°.

Gegenüber dem klassischen Prag-Buch Oskar Schürers ist dieses Buch mehr vom Heimatstandpunkt des Sudetendeutschen aus gestaltet. Die Bilder, grossenteils nach Kleinfilm-Momentaufnahmen, zeigen die Bauten der Stadt im Strom des täglichen Lebens. Merkwürdigerweise ist keine einzige Innenaufnahme dabei. Infolgedessen fehlen auch fast alle plastischen und malerischen Kunstwerke, die doch zum kostbarsten Besitz der Stadt gehören. Einzelne Aufnahmen, wie der Blick über die Moldaubrücken oder der Blick vom Pulverturm auf die Altstadt sind recht wirkungsvoll. Im allgemeinen aber ist das Gesicht der Stadt etwas zu „äusserlich" erfasst. Oder entspringt die Kühle, die uns aus den Bildern anweht, einer bewussten Haltung, die die Verführungen etwa der böhmischen Malerei des 14. Jahrhunderts oder des böhmischen Barocks abzuwehren strebt? Der Text ist rein politisch-kulturgeschichtlich angelegt im steten Hinblick auf den Nationalitätenkampf.

Dr. Ewald **Behrens,** Krakau

Dehio-Ginhard, Handbuch der Kunstdenkmäler in der Ostmark. Band 2: Oberdonau. — Wien: Anton Schroll u. Berlin: Deutscher Kunstverlag 1941. 264 S., 1 Karte, zahlreiche Pläne und Grundrisse. 8°.

Als erster Band der Neuausgabe des Kunstdenkmälerhandbuchs der Ostmark erscheint der dem Gau Oberdonau gewidmete. Er erhält besondere Bedeutung dadurch, dass er die im Herbst 1938 dem Reich angegliederten Gebiete Südböhmens mit umfasst. Somit erschliesst sich der deutschen Kunstforschung ein wichtiges Neuland, das bisher nur mühsam auf dem Weg über tschechische Veröffentlichungen begangen werden konnte. Für diese Gebiete zeichnet Erwin Hainisch verantwortlich, der sie im Frühjahr 1939 eingehend bereiste.

Dr. Ewald **Behrens,** Krakau

Elmer v. Köszeghi, Kunstdenkmäler von Kaschau. Budapest: Officina 1941. 40 Seiten, 28 Abb., 1 Stadtplan. 8°

Es dürfte bezeichnend für die noch immer herrschende Nichtbeachtung deutscher Kunst jenseits der Reichsgrenzen sein, dass die seit Jahrzehnten erste deutschsprachige Würdigung der alten deutschen Kunststätte am Südrand der Karpaten eine Übersetzung aus dem Ungarischen ist. Dass es sich hier, vor allem bei der prachtvollen Kathedrale mit dem mächtigen Hochaltar, einem der grössten deutschen Flügelaltäre, um deutsche Kunst handelt, wird im Text des heimatliebenden Verfassers zwar nicht ausdrücklich gesagt, erhellt aber eindeutig aus den beigegebenen Abbildungen. Seit dem Ausgang des Mittelalters sind deutsche Meister auch namentlich zu fassen. Nennen wir nur die im Text erwähnten. Der Kaufmann Michael Günther stiftet 1516 den Heimsuchungsaltar im Dom. Im selben Jahrhundert giesst Franz Illenfeldt eine 72 Zentner schwere Glocke. Martin

Lindtner baut später dafür einen eigenen Glockenturm, der 1628 beendet ist.

1754 schafft Josef Hartmann eine Figur des Hl. Florian. 1780 wird das Rathaus nach Plänen von Johannes Langer erbaut. Der in Wien herangebildete Erasmus Schrött schmückt es mit Deckengemälden, Anton Kraus, Schöpfer der prachtvollen Bildwerke in der benachbarten Abtei Jàszó, meisselt den Aussenschmuck des Gebäudes. Im neunzehnten Jahrhundert malt Johannes Müller das Altarbild der klassizistischen evangelischen Kirche, baut Joseph Fischer in historisierender Gotik das Erzbischöfliche Palais.

Dem verdienstvollen kleinen Buche ist ein kunstgeschichtlicher Stadtplan und ein beschreibendes Verzeichnis der wichtigsten Kunstdenkmäler beigegeben.

Dr. Ewald **Behrens,** Krakau

Karl C. v. Loesch, Der polnische Volkscharakter. Berlin: Junker und Dünnhaupt 1940. 100 S.

Das Buch ist in der Reihe der Schriften für Politik und Auslandskunde erschienen. Es gibt nicht nur eine Beschreibung des polnischen Volkscharakters und belegt die einzelnen Feststellungen mit Zeugnissen hervorragender Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten, sondern ist bemüht, die Besonderheiten der polnischen Charaktereigenschaften zu erklären und deren Ursachen nachzugehen. Die Zwiespältigkeit des Polen, welche überall zu beobachten ist, der schnelle Wechsel zwischen Herzlichkeit, liebenswürdiger Höflichkeit und schroffer Brutalität, zwischen demütiger Frömmigkeit und wilder Grausamkeit, zwischen hochfahrendem Stolz, Grössenwahn und Minderwertigkeitsgefühlen mit Unterwürfigkeit, zwischen Vergötterung des polnischen Staates und selbstsüchtigem Raub am öffentlichen Gute haben ihre tiefsten Ursachen in der Verschiedenartigkeit der Bevölkerung, die den früheren polnischen Staat zusammensetzte. Wie es im volklichen Sinne kein abgegrenztes Polen gab, so flossen auch auf allen übrigen Gebieten sowohl Begriffe als auch „Volks"stimmungen und Wesenszüge ins Grenzenlose. Weder der Staat als politisches Gebilde, noch das Land als Lebensraum war von einem sog. polnischen Wesen durchdrungen, was als ein wichtiges Zeichen der völkischen Unausgereiftheit angesehen werden muss. Der Verfasser kennzeichnet den Charakter, indem er das Verhalten auf den verschiedensten Gebieten des geistigen, kulturellen, religiösen, sittlichen, politischen und gesellschaftlichen Lebens betrachtet und die jeweiligen Zielsetzungen im Laufe der Geschichte darstellt oder durch den Mund zeitgenössischer Beurteiler darstellen lässt. Als Anhang ist der polnische Katechismus abgedruckt. Diese Verhaltungsvorschrift für Polen im Volkstumskampf, die wahrscheinlich nach dem gescheiterten Aufstand von 1863 niedergeschrieben wurde, zeigt in bester Weise die immer wieder von den Polen angewandten Verfahren, welche die Verwirklichung ihrer oftmals überspannten oder wahrhaft kindlichen Ziele ermöglichen sollten. Als Kampfmittel werden da langsames Eindringen in die leitenden Schichten, Zersetzung, Treulosigkeit unter Berufung auf die Kirche, Verschlagenheit, Ausnutzung bestehender Feindschaften zum eigenen Vorteil und andere, das deutsche Wesen wenig ansprechende Verfahren empfohlen. Die Betrachtung gipfelt in der Frage: Sind die Polen Europäer geworden? — Wenn man, wie es der Verfasser tut, unter europäisch eine Ausgeglichenheit zwischen arm und reich, zwischen Nährstand und Wehrstand, zwischen Selbstbestimmung und Einordnungsvermögen, zwischen Planen und Durchführen verstehen will, dann lässt sich die Frage nicht mit einem eindeutigen Ja beantworten.

Bei der Behandlung der Fragen des polnischen Volkscharakters, wie sie das vorliegende Buch bringt, darf nicht ausser acht gelassen werden, dass jedes Urteil nur auf jeweils eine bestimmte Gruppe bezogen werden kann, nicht etwa auf den Durchschnitt der 35 Millionen Einwohner des ehemaligen polnischen Staates, auch nicht auf den Rest der Polen, der nach Abzug der übrigen im polnischen Staat lebenden Volksgruppen, sich zum polnischen Volkstum bekennt. Der Geschichts- und der Volkstumsforschung sind genügend Anzeichen bekannt, die darauf hinweisen, dass das ursprüngliche polnische Volk zahlenmässig sehr klein gewesen sein muss. Der überwiegende Teil und besonders die staatstragenden und kulturtragenden Schichten sind aus den polonisierten Zuwanderern der Nachbarvölker hervorgewachsen. Nur durch die verschiedene Herkunft erklären sich die gewaltigen Unterschiede, die zwischen Land- und Stadtbevölkerung, und innerhalb dieser zwischen den einzelnen Berufsgruppen und sozialen Schichten bestehen. Die Verschiedenartigkeit der Lebensauffassungen, Lebensformen und Lebensansprüche ist nur die Folge eines unterschiedlichen Charakters in den einzelnen Schichten, Gruppen und Ständen.

Die knappe und bisweilen stichwortartige Darstellung bringt es mit sich, dass bei kritiklosem Lesen an einigen Stellen Möglichkeiten für eine falsche Auslegung gegeben sein könnten. So muss z. B. auf S. 28 streng zwischen Rassenmengungen und Rassenmischungen unterschieden werden, die der Verfasser offenbar meint. Auch die kurze Behauptung (S. 93): „Völker altern; manche zerfallen" darf nicht missverstanden werden. Dass ein Altern nicht die naturnotwendige Entwicklung der Völker ist, hat das deutsche Volk in den vergangenen acht Jahren bewiesen.

Bei dem Umfang, den die Schriftenreihe vorgeschrieben hat, zeichnet sich die Arbeit durch grösste Vielseitigkeit aus. Sie einzelnen Fragen konnten daher nur kurz behandelt werden. Die Darstellung bietet jedoch gerade wegen ihrer Kürze viele Anregungen, sich weiter mit diesem Stoff zu beschäftigen oder für die eigenen Beobachtungen eine treffende Erklärung zu finden.

Dr. Heinrich **Gottong,** Krakau

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Titelbild: Aus dem Codex picturatus des Balthasar Behaim: Schützengilde, der Königsschuss

In: GRAUL, Zur Verkehrserschlossenheit der Distrikte des Generalgouvernements Winter 1940/41

Karte 1: Die Entwicklung des Bahnnetzschemas im Generalgouvernement 7
Karte 2: Die Dichte des Personenverkehrs im Generalgouvernement 1940/41 15
Karte 3: Bahnferne Gebiete und Bevölkerungsverteilung im Distrikt Krakau 19
Karte 4: Isochronen der Distrikte des Generalgouvernements 20a
Karte 5: Die schnellsten Hin- und Rückverbindungen zwischen den Kreisstädten und ihren Distriktshauptstädten Winter 1940/41 . . . . . 20b

In: MEINHOLD, Das Generalgouvernement als Transitland

Karte 1: Das Eisenbahndurchgangsnetz durch das Weichselgebiet 35
Karse 2: Die Wasserstrassen des Weichselgebietes 37

In: BEHRENS, Die Originalwerke auf der Veit Stoss-Ausstellung Krakau 1941

1. Veit Stoss, Ölberg vom Krakauer Marienkirchof 48a
2. Veit Stoss, Ölberg vom Volckamer-Epitaph an der Nürnberger Sebaldus-Kirche 48a
3. Werstatt des Veit Stoss, Mittelschrein des Altars aus Lusina 48b
4. Veit Stoss, Die Hl. Familie bei der Arbeit (Kupferstich) 48b
5. Flügelaltar aus Lusina, Marientod 48c
6. Flügelaltar aus Lusina, Anbetung des Kindes 48c
7. Altar aus Lusina, Maria errettet den sterbenden Theophilus 48d
8. Kopf der Madonna aus Oberrauschenbach (Zips), Kaschau, Museum 48d
9. Veit Stoss, Anna Selbdritt aus der Krakauer Bernhardiner-Kirche (vor der Restauration) 48e
10. Nicolaus Gehard von Leiden, Anna Selbdritt (Berlin, Museum) 48e
11—12. Veit Stoss, Anna Selbdritt aus der Krakauer Bernhardiner-Kirche (Nach der Restauration) . . . 48f
13—14. Veit Stoss, Anna Selbdritt aus der Krakauer Bernardinerkirche, Teilansichten (Nach der Restauration) 48g
15—16. Werkstatt des Veit Stoss, Anna Selbdritt (Früher Tarnów, Diözesanmuseum) 48h
17—18. Werkstatt des Veit Stoss, Anna Selbdritt, Teilaufnahmen. (Früher Tarnów, Diözesanmuseum) . 52a
19. Schlesisch unter Einfluss des Veit Stoss. Abschied Christi von Maria (früher Warschau, Nationalmuseum) 52b
20. Krakauer Meister um 1480, Verkündigung 52c
21. Krakauer Meister um 1480, Marienkrönung 52c
22. Johannes-Altar aus der Krakauer Floriani-Kirche, Predigt des Täufers in der Wüste 52d
23. Johannes-Altar aus der Krakauer Floriani-Kirche, Taufe im Jordan 52d
24. Johannes-Altar aus der Krakauer Floriani-Kirche, Tanz der Salome 52e
25. Johannes-Altar aus der Krakauer Floriani-Kirche, Enthauptung des Täufers 52e
26—27. Zuschauer von Johannes-Altar aus der Krakauer Floriani-Kirche. 52f

In: NIEMANN, Handwerksrecht und Handwerkssitte in den Bildern des Behaim-Codex

Aus dem Codex picturatus des Balthasar Behaim, Schneiderwerkstatt. 56a
Aus dem Codex picturatus des Balthasar Behaim, Glockengiesserwerkstatt 56b
(siehe auch Titelbild)

In: WEIDHAAS, Romanische Baukunst in Černihiv und Halisz

Abb. 1: St. Panteleimonskirche, später Franziskanerkirche St. Stanislaus in Halisz in der Ukraine: Bauplastik vom ehem. Hauptportal (ergänzt). 60a
Abb. 2: Kapitell aus der St. Boris- und Gleb-Kirche Černihiv in der Ukraine. 60b
Abb. 3: Bruchstück eines Wandpfeilers aus der Boris und Gleb-Kirche in Černihiv. 60b
Abb. 4: Grundriss der Kathedrale des Entschlafens der Gottesmutter des „Ölbaum-(Jelckij)-Klosters“ in Černihiv (nach Ainalov) 60c
Abb. 5: Apsiden der St. Praxedis-Kirche in Černihiv 60c
Abb. 6: Riesentor am Stephansdom in Wien. 60d
Abb. 7: Proben frührussisch-byzantinischen geschriebenen Schlingornaments 60e

In: NIEMANN, Der Handel der Stadt Lemberg im Mittelalter

Lemberg um 1390. Mircza der Alte, Fürst von Multenien (Walachei), gibt den Kaufleuten aus Polen, insbesondere denen aus der Stadt Lemberg, das Recht, in allen seinen Ländern Handel zu treiben, und befreit sie von allen Zöllen mit Ausnahme von dem in Targovista 72a
Targovista 1439. Fürst Ladislaus von Multenien (Walachei) gibt den Kaufleuten aus Krakau und Lemberg das Recht, in allen seinen Ländern und auch in den benachbarten türkischen Gebieten Handel zu treiben 72b
Karte: Der Handel der Stadt Lemberg im Mittelalter 80a